

KMI 해운시황 보고서

2020
1분기
VOL.5

발행년월 | 2020년 5월

주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

발행인 | 장영태

발행처 | 한국해양수산개발원

감수 | 윤희성

자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- 1분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동기대비 상승
- 코로나19로 인해 컨테이너 수요는 전년대비 감소할 것으로 전망
- 공급은 인도시기 조절과 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2% 초반에 머무를 전망
- 2분기 운임은 전년대비 높으나 처리량 감소로 선사 경영실적은 전년수준을 하회할 것으로 전망

건화물선

- 올해 1분기 BDI는 전년 동분기 대비 25.7% 하락 출발
- IMO환경 규제 시행으로 시장 불안심리가 확산되어 있는 상황에 코로나19의 여파로 중국, 인도 등의 제조, 건설업 활동 부진이 원자재 및 철강 제품 수요에 악영향을 미침
- 모든 선형의 인도량이 크게 늘면서 순증량이 증가
- 2분기 운임은 1분기 대비 상승할 것으로 전망

원유선 및 제품선

- 2020년 1분기 VLCC 운임은 감산 협정 결렬과 유가하락 등 외부 요인에 따른 시세 폭등(최근 4년 평균운임 대비 약 1.7배 높음)
- 2020년 1분기 원유 수요는 전년 대비 일일 6만 배럴, 0.6% 증가 전망(협조 감산 결렬 이전 전망치)
- 2020년 VLCC 선복량은 804척, 2억 4,801만 DWT로 추정됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)
- 2020년 2분기는 감산 협정 체결 등 외부요인에 의해 운임이 등락하는 외부 요인 우위의 장세 전망





컨테이너

요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	6
- 연료유	9
수요시장동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	11
공급시장동향	
- 선대현황	15
주요뉴스	23

건화물선

요약	28
BDI	30
케이프	
- 운임동향	33
- 수요동향	37
- 공급동향	42
- 수급 및 FFA	44
파나막스	
- 운임동향	45
- 수요동향	48
- 공급동향	53
- FFA	55
수프라막스	
- 운임동향	57
- 수요동향	61
- 공급동향	63
- 수급 및 FFA	66
주요뉴스	67

원유선 및 제품선

요약	76
운임시장동향	
- 운임현황	77
- 선박 연료유	80
- FFA 시장	83
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	85
공급시장동향	
- 선대현황	92
- 선박 발주 및 해체	94
주요뉴스	97

컨테이너



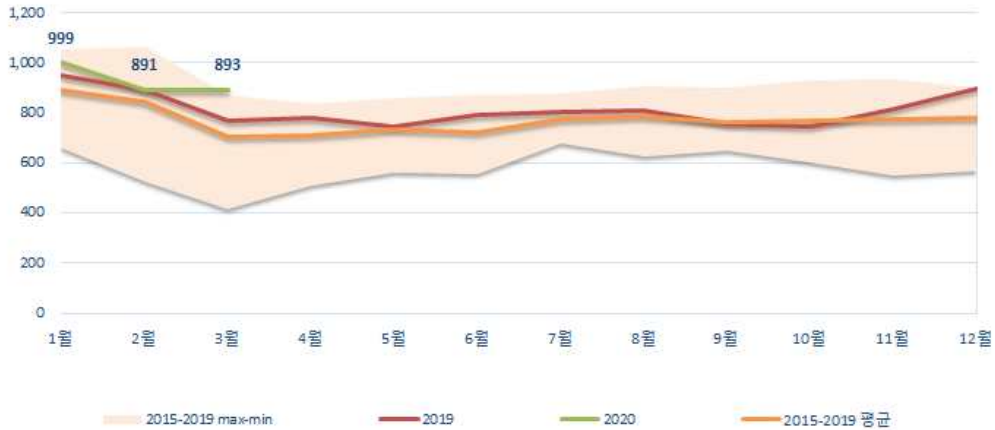
2020년 1분기 요약

- **(운임) 2020년 3월말 현재 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 상승한 889.8을 기록**
 - 아시아-북미 항로 운임을 제외한 대부분의 항로 운임이 상승함. 다만 이러한 운임상승은 저유황유 사용에 따른 추가비용(LSS) 부과에 따른 효과로 추정되어 선사 경영실적 개선에 큰 영향을 미치지 않을 것으로 예상됨
- **(수요) 2020년 세계경제성장률은 -2.8%로 전년대비 5.4%p 하락할 것으로 예상되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 감소할 가능성이 높음**
 - 코로나19로 인한 소비위축은 실업 증가로 이어져 결과적으로 컨테이너 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성으로 계산할 경우 컨테이너 물동량은 전년대비 4% 이상 감소 전망. 클락슨은 컨테이너 물동량 -4.9% 감소, Sea-Intelligence는 총 컨테이너 물동량 중 1,700만TEU 감소 전망됨
- **(공급) 2020년 선대 증가세는 2%대로 2019년 보다는 낮을 것으로 예상**
 - 2020년 컨테이너선 인도량은 100만 TEU 이하로 전망되며 해체량은 20~30만 TEU에 달해 실제 선대는 70~80만 TEU 증가할 것으로 예상됨
 - 선사들이 선제적으로 공급량을 축소하고 있어 선대는 증가하지만 공급량은 축소됨. 2020년 2분기에만 약 250회의 임시결항이 예정되어 있어 항로별로 최소 10% 이상의 공급이 축소될 것으로 예상됨
- **(전망) 2020년 2분기 운임은 전년에 비해 소폭 높을 것으로 예상되나 수요 감소에 따른 선사 매출 감소는 불가피**
 - 코로나19로 인해 감소된 수요에 맞춰 선사들은 공급을 축소하여 계선이 크게 증가함. 이러한 추세면 2분기에도 총 선대 중 계선비중은 10.0% 이상이 될 것으로 예상됨
 - 매출 감소와 고정비 지출로 선사의 이익은 크게 감소할 것으로 예상됨. 이러한 추세가 지속되면 중소형 선사를 중심으로 유동성 문제에 직면할 수 있어 이에 대한 지원이 필요함



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2020년 1분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 2019년에 비해 상승한 것으로 나타났으며 운임 수준도 최근 5년 평균(2015~2019)에 비해 높음
 - 2020년 3월말 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동시점 793.5에 비해 높은 889.8을 기록함
 - 2020년 1분기 미주 서안과 동안의 운임 차이는 파나마 운하의 통항료 상승에 따라 과거에 비해 높은 수준임

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

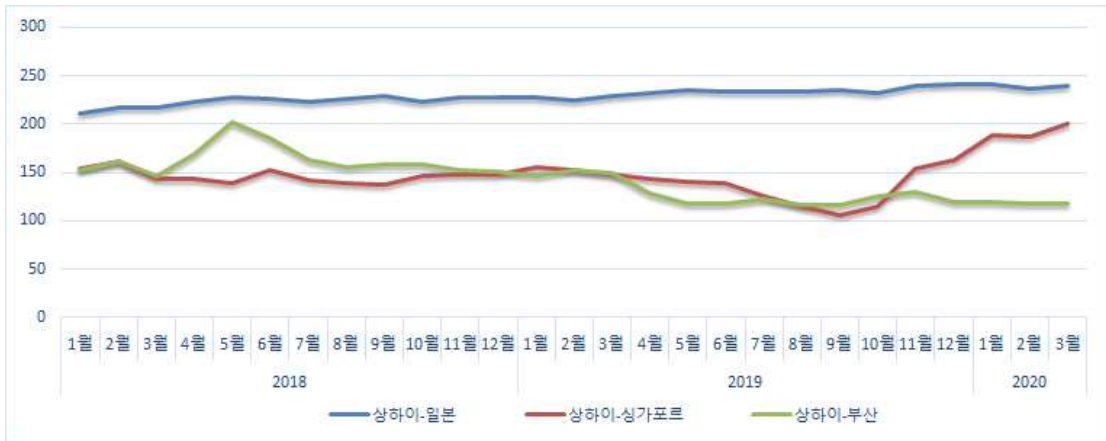
구분	2019년				2020년	증감율	
	4분기	1분기	2분기	3분기	1분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	858	772	791	825	931	12.9	8.5
유럽	850	717	722	753	897	19.2	5.5
지중해	870	724	828	821	1,023	24.6	17.5
미주(서안)	1,734	1,487	1,484	1,400	1,500	7.2	-13.5
미주(동안)	2,816	2,597	2,638	2,483	2,806	13.0	-0.4
미주(남미)	1,427	1,365	1,970	1,906	1,738	-8.8	21.8
일본	226	234	234	238	239	0.5	5.7
동남아(싱가포르)	151	141	115	147	192	30.9	27.2
한국(부산)	149	121	119	125	118	-5.2	-20.7

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

- 2020년 1분기 운임 전년 동기대비 상하이-부산항로를 제외한 대부분의 항로에서 상승
 - 올인(All-in)요율에서 2020년 1분기 상하이-한국, 상하이-말레이시아 운임은 전년 동기 대비 하락하였으나 그 외 상하이-홍콩, 인도네시아항로 등 대부분의 인트라 항로 운임은 상승함
 - 코로나19로 인해 중국 내 물류 마비로 인해 동남아국가들의 2월 생산은 기존 재고를 활용함에 따라 재고율이 하락함. 이후 중국 제조업 정상화로 인해 적정재고율 유지를 위한 화물 수요가 증가함



[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2019년				2020년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	647	643	633	630	677	7.4	4.6
상하이-한국(부산)	417	417	363	327	370	13.3	-11.2
상하이-홍콩	340	420	510	470	485	3.2	42.6
상하이-싱가포르	480	460	435	490	585	19.4	21.9
상하이-인도네시아(자카르타)	503	513	457	557	620	11.4	23.2
상하이-태국(람차방)	423	447	423	500	500	0.0	18.1
상하이-베트남(호치민)	490	430	390	560	525	-6.3	7.1
상하이-대만(카우슝)	490	490	480	510	520	2.0	6.1
상하이-필리핀(마닐라)	360	360	370	360	385	6.9	6.9
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	600	590	590	610	590	-3.3	-1.7

주: TEU기준, 항비, 유류할증료가 포함됨 올인(All-in) 요율임

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수간의 관계

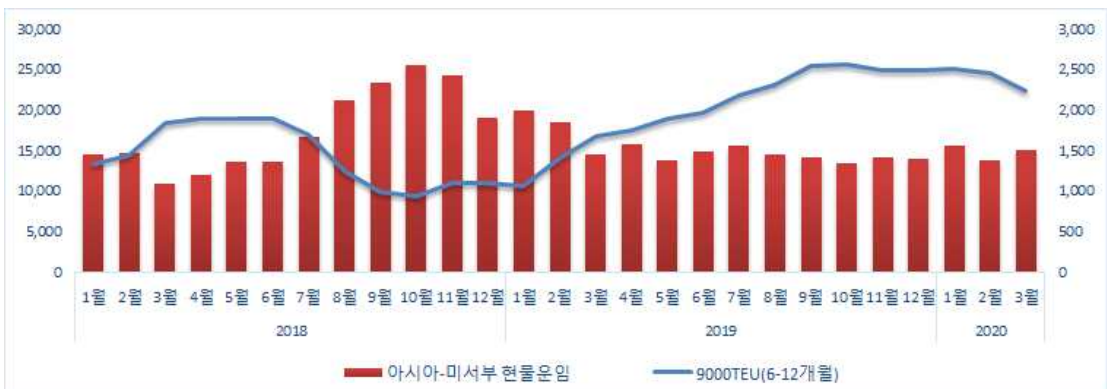


자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

- 용선료는 컨테이너운임(SCFI)에 대해 후행적으로 움직여
 - 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과하지만 6개월의 시차(time lag)를 주고 상관관계를 분석할 경우 0.6~0.7 이상으로 상승함.
 - 따라서 기술적으로 살펴볼 때 2020년 2분기 컨테이너 용선료는 2019년 4분기 컨테이너 운임에 영향을 받아 소폭 상승을 기대할 수 있지만 코로나19로 인해 선사들의 공급을 축소하여 계선량이 역대 최대치를 기록하고 있어 향후 상승 가능성은 낮음

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

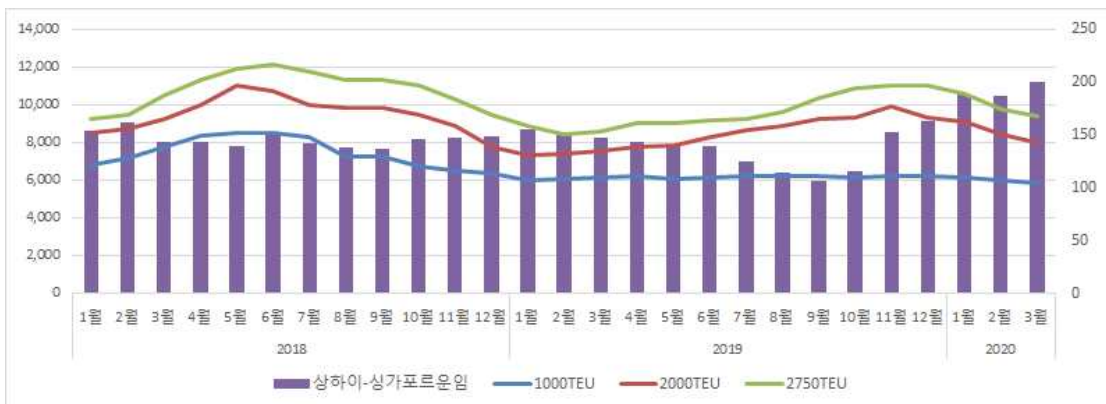


● **코로나19로 인해 용선료와 현물운임과의 상관관계는 낮아짐**

- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으나 2020년 코로나로 인해 용선료는 약세를 기록하여 운임과의 관계는 약화됨
- 선사들은 컨테이너 운임 하락을 막기 위해 선제적으로 공급을 축소하고 있어 운임은 전년대비 높은 수준이나 선박에 대한 수요는 감소하여 용선료는 하락하는 양상임. 올해 2분기까지 대단위의 공급축소가 예상되어 용선시장 역시 약세를 기록할 것으로 예상됨

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



주: 1,000TEU급 기어드(g geared), 2,000/3,000TEU급은 기어리스(gearless)이며 6~12개월 용선료임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

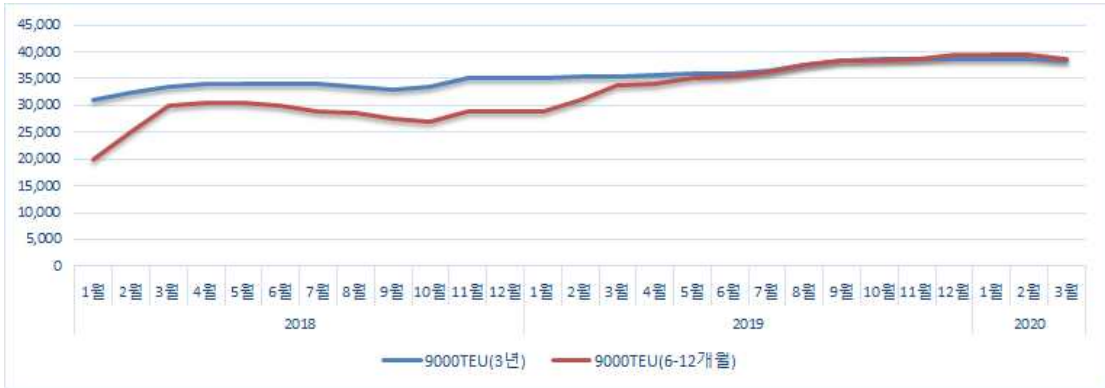
● **2020년 1분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 하락함**

- 상하이-싱가포르 운임과 용선료(2,000TEU 기준) 간의 상관관계는 0.4에 불과하여 운임과 용선료간의 관계는 약한 것으로 나타남
- 미-중 무역전쟁으로 인한 동남아항로 확대는 장기적으로 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이너선의 용선시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상되나 코로나19로 인한 공급축소에 따른 용선료 하락은 불가피함



[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

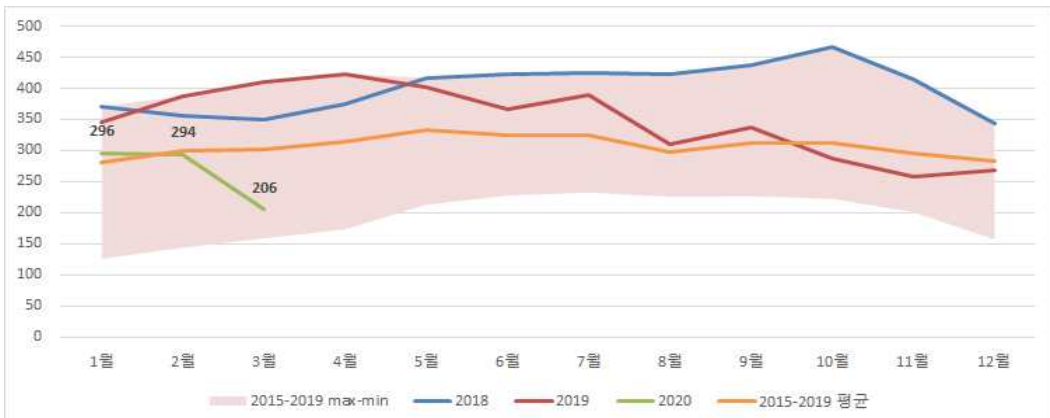
- **장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아**
 - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
 - 스크러버 장착으로 인한 대체선박에 대한 수요증가로 단기용선료가 일시적으로 상승한 것으로 추정됨
 - 또한, 코로나19로 인해 선사들은 선박 공급을 축소시킴. 대형선을 중·소형선으로 교체하므로 대형선에 대한 수요가 감소하여 중·소형선에 비해 상대적으로 용선료 하락폭이 큰 것으로 나타남



운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



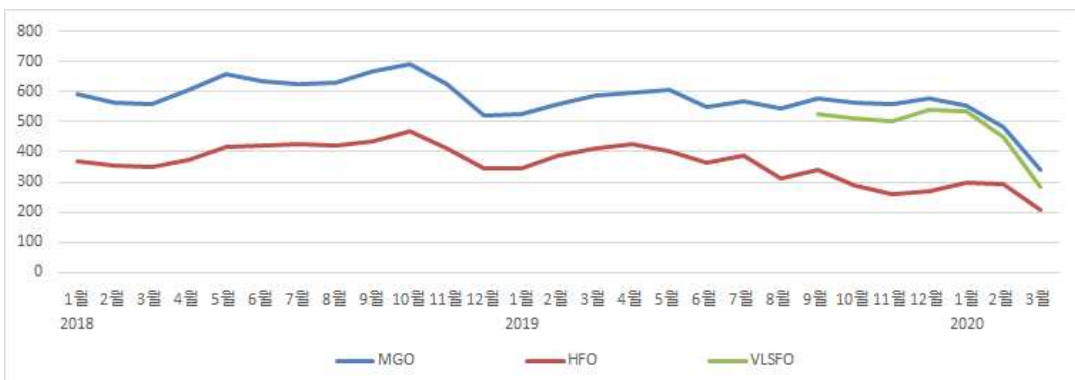
주: 로테르담 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2020년 1분기 연료유 가격은 최근 유가 하락으로 전년대비 하락하여 3월 기준 206달러를 기록(로테르담 380cst 기준)
 - 원유 감산에 대한 합의 지연과 코로나19로 인한 수요 감소가 동반되어 연료유 가격은 2015년 이후 최저치인 200달러대를 기록함.
 - 2020년 3월 로테르담 저유황유(VLSFO)의 가격은 285달러까지 하락하여 고유황유(HFO)와의 가격차이가 톤당 80달러에 불과한 것으로 나타남

[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 로테르담 MGO, 380cst 기준임

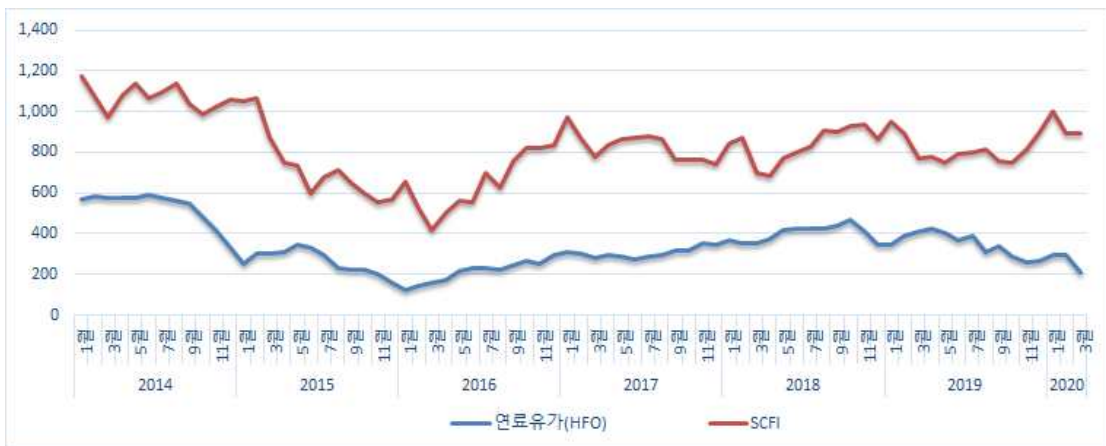
자료: 클락슨



- 로테르담에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 50달러에 불과함
 - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높지만 연료유가 하락으로 실질 가격 차이는 약 120달러에 불과함
 - 코로나19로 인한 수요감소가 예상되어 연료유가는 중·단기적으로 하향 안정화 될 것으로 예상됨
 - 또한, 이러한 연료유가 하락세가 지속되면 스크러버 장착에 대한 이점이 크게 낮아져 관련 수요도 감소할 수 있음

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

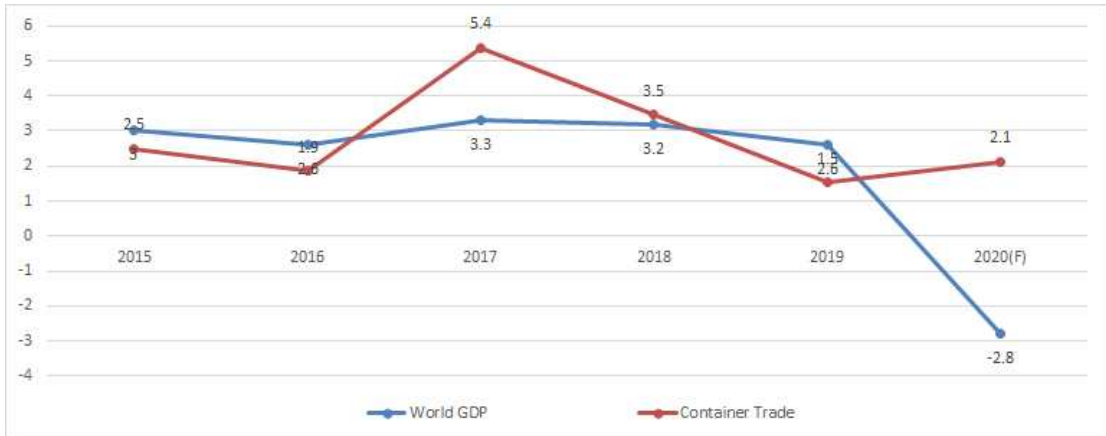
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아져 연료유 가격 상승은 선사들의 부담으로 이어질 우려
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관관계수는 0.1에 불과함)
 - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승을 화주에게 전가하지 못할 것으로 우려했으나 최근에는 낮은 연료유가가 운임에 반영이 안되는 상황임



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IHS, 클락슨

- 2020년 세계 경제성장률은 전년대비 5.4%p 하락한 -2.8%를 기록할 것으로 전망됨
 - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 것으로 예상
 - IHS에서는 2020년 컨테이너 물동량이 2.1% 증가할 것으로 전망했지만 GDP 하락을 감안하면 올해 컨테이너 물동량은 전년대비 감소할 수 있음
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성으로 계산할 경우 컨테이너 물동량은 전년대비 4% 이상 감소 가능함

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2016	2017	2018	2019	2020(F)
세계	2.6	3.3	3.2	2.6	-2.8
미국	1.6	2.4	2.9	2.3	-5.4
EU	1.9	2.7	1.5	0.5	-4.5
중국	6.7	6.9	6.6	6.2	2.0
인도	7.1	6.7	6.8	5.8	2.1
일본	0.6	1.9	0.8	0.9	-2.5



국가	2016	2017	2018	2019	2020(F)
한국	2.9	3.1	2.7	1.7	0.2

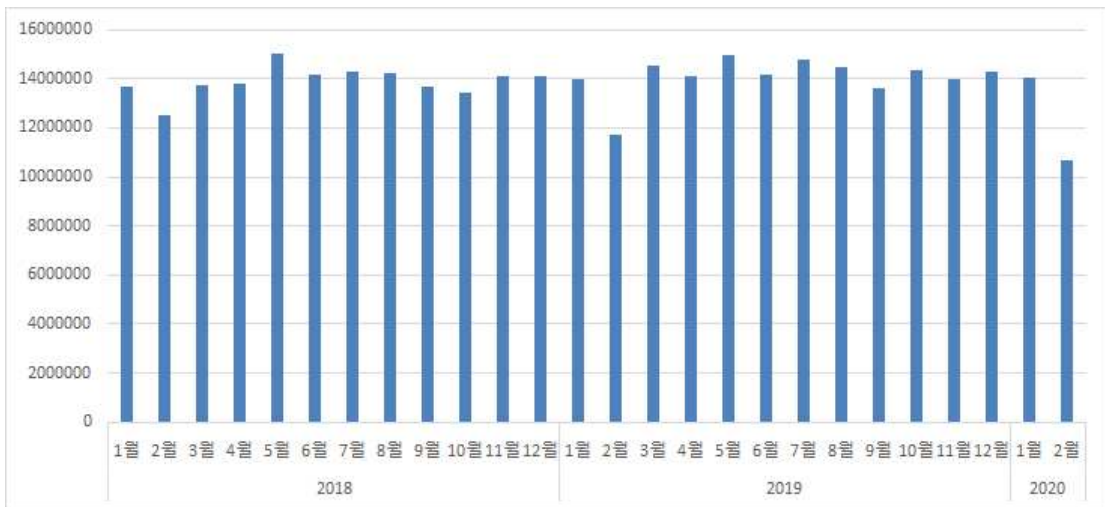
주: 2019년은 잠정치임, (F)는 예측치임

자료: IHS

- **코로나19로 인해 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년대비 하락할 것으로 예상**
 - 코로나사태로 인한 소비위축으로 실업이 증가하고 이는 경기 악화로 이어질 수 있음
 - 글로벌 구매관리자지수(PMI)에 따르면 의료, 식품 산업을 제외한 대부분의 산업에서 어려움 겪을 것으로 예상함

[그림 11] 글로벌 컨테이너 물동량

(단위: 천TEU)



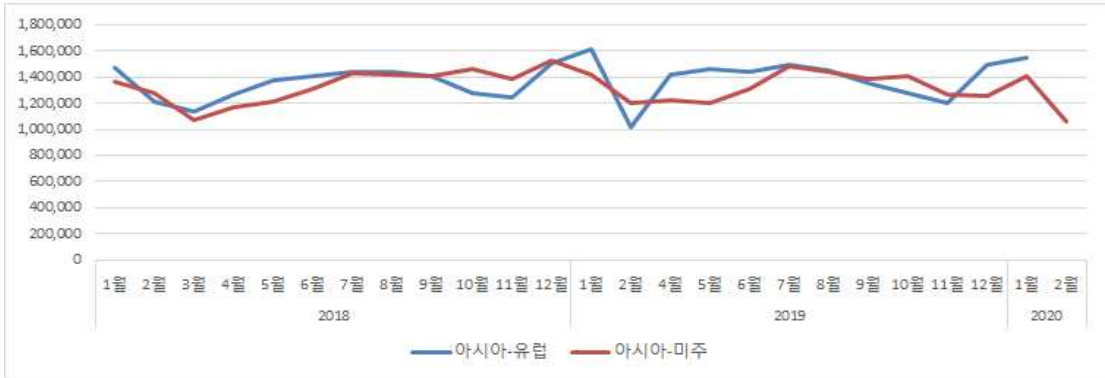
자료: CTS(Container Trade Service)

- **2020년 2월 누계 세계 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 3.5% 하락한 2,476만 TEU를 기록**
 - 동년 2월 세계 컨테이너 물동량은 전년동기대비 8.6% 감소한 것으로 나타남
 - 중국 춘절과 코로나19로 인한 중국 내 제조업 중단이 영향을 미쳤으며 3월 이후에도 영향이 지속될 것으로 예상됨



[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



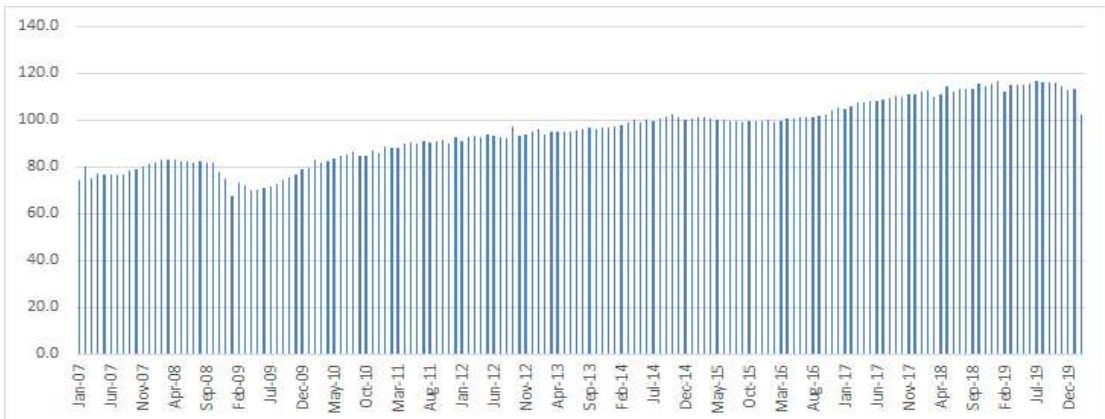
주: 아시아-유럽항로 2월 실적 미발표

자료: 알파라이너

● 2020년 아시아-유럽항로, 아시아-북미항로 2분기 약세 전망

- 2019년 아시아-유럽항로 물동량 증가세는 2.4%, 아시아-북미항로는 -2.5%를 기록함. 아시아-북미항로 물동량 감소는 2018년 관세부과에 따른 조기선적수요에 따른 기저효과로 추정됨
- 2020년 2월 아시아-북미 항로 컨테이너 물동량 증가율은 -12.4%를 기록함
- 2020년 3월부터 중국 제조공장은 정상가동하고 있으나 코로나로 인한 소비심리 악화에 따른 컨테이너 수요 감소가 예상됨. 이에 원양항로 컨테이너 물동량은 약세를 기록할 가능성이 높음

[그림 13] 컨테이너 물동량 지수 추이(RWI/ISL Container Throughput Index)



주: 근로일수와 계절성을 고려한 지수임, 82개 주요 항만 물동량을 지수화함(2014년 물동량을 기준으로 작성)

자료: ISL



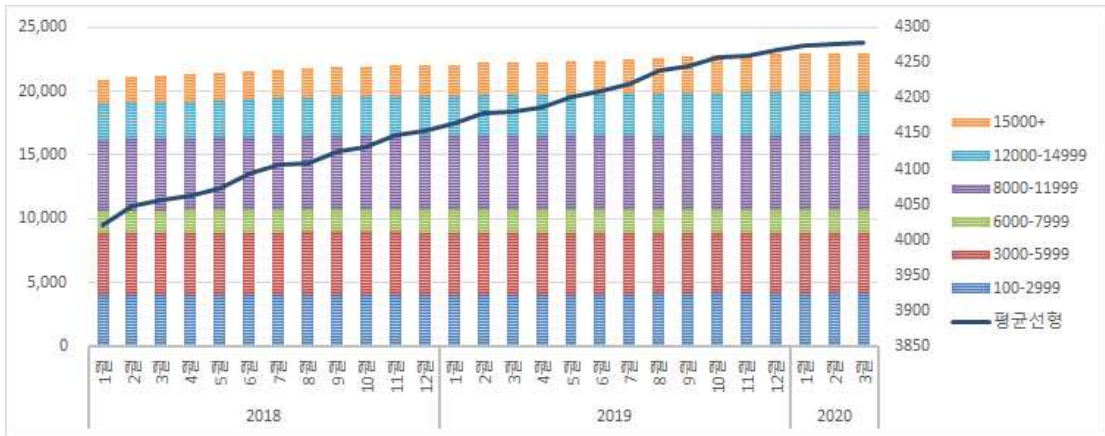
- 2020년 2월 기준 항만 컨테이너 물동량 지수는 전년동기대비 9.1% 하락
 - 이는 2009년 금융위기 사태로 인한 하락폭(8.6%)과 유사한 것으로 나타남
 - 3월 LA/롱비치항의 항만 물동량은 51만 7,663TEU로 전년동기대비 6.4% 하락하는 것으로 나타남. 코로나19로 인해 2분기까지 항만 물동량도 약세를 기록할 것으로 전망됨



공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



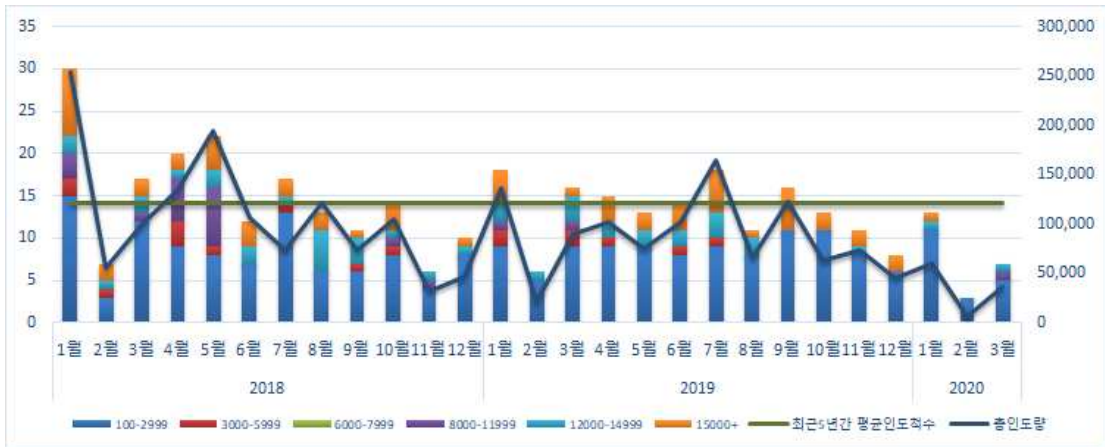
자료: 클락슨

- 2020년 3월 기준 컨테이너선대는 총 5,375척, 2,280만 TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2020년 3월 기준 4,279TEU로 증가함
 - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 13.4%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면에 3,000~8,000TEU급 선박은 신조발주가 거의 발생하지 않아 점유비중이 계속 축소됨



[그림 15] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)



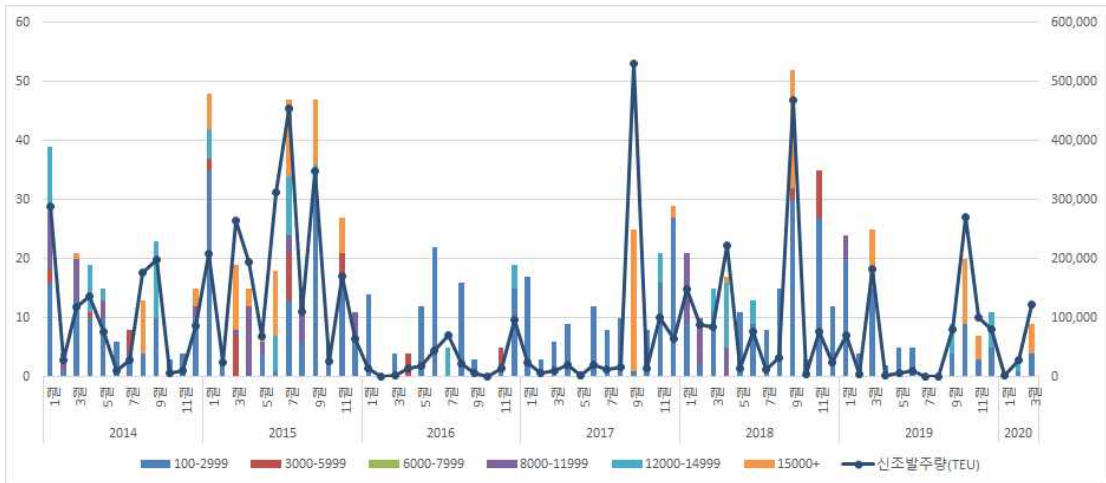
자료: 클락슨

- 2020년 3월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 23척, 10만 2천 TEU이며 2020년 총 인도예정인 선박은 총 170척, 96만 7천 TEU로 예상
 - 2020년 인도 예정인 선박은 2019년에 비해 인도선박에 비해 척수는 증가하나 총량(TEU)은 감소할 것으로 예상됨
 - 최근 5년간 월평균 인도척수는 14척으로 나타났으며 2020년 1분기 월평균 인도척수는 7.6척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - 연 초 선박 등록이 가장 많은 시기임에도 불구하고 올해 코로나19로 인해 선사들은 선박 인도를 연기하는 것으로 나타남. 연 초 선박 인도 예상 척수는 200척이었으나 3개월이 지난 이후 인도척수가 30척 감소함



[그림 16] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

● 2020년 1분기 컨테이너 신조 발주량은 낮은 수준

- 클락슨 자료에 따르면 올해 1분기 컨테이너 신조 발주량은 13척(15만 3천TEU)으로 2019년 1분기 신조 발주량인 53척(약 25.7만 TEU)에 비하면 크게 감소한 수치임
- 올해 발주된 선박은 OOCL의 23,000TEU급 5척, Great Horse의 14,000TEU급 2척을 제외하면 대부분 소형 선박임
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽 운임과 15,000TEU 이상, 아시아-미주운임과 8,000~12,000TEU 신조 발주량 간에 모두 상관관계는 낮은 것으로 나타남
- 이는 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용절감 등과 같이 해운기업의 전략적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



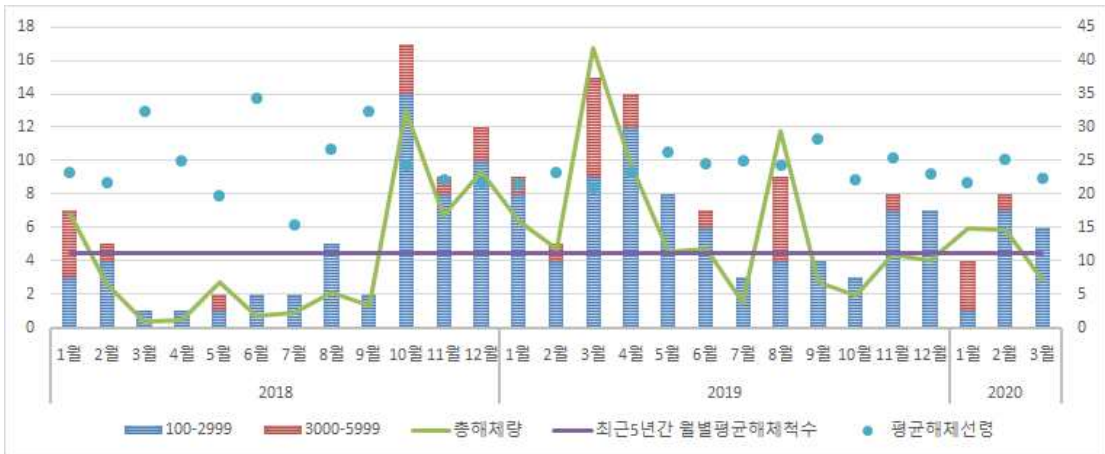
자료: 클락슨

- 2020년 3월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 348척, 235만 TEU이며 이중 47.9%는 15,000TEU급 이상
 - 15,000TEU급 이상 선박은 2020년 18척(42.6만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 원양항로에 15,000TEU급 이상 선박은 약 157척(약 301만 TEU) 이상 운영중
 - 공급과잉으로 인한 운임하락을 우려하여 초대형선박 중 일부는 인도시기를 연기할 것으로 예상됨. 과거 이들 선박들은 인도량 증가에 따른 전배현상(cascading)도 빈번하게 발생하였으나 최근 코로나19로 인해 선박축소를 위해 소형선이 대형선으로 전배되는 것으로 알려짐
 - 특히, 코로나19로 인해 공급과잉이 심화됨에 따라 선사의 인도 지연 요청은 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
 - 2019년 이후 발주잔량 감소와 함께 신조선가도 하락하는 것으로 나타남



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)

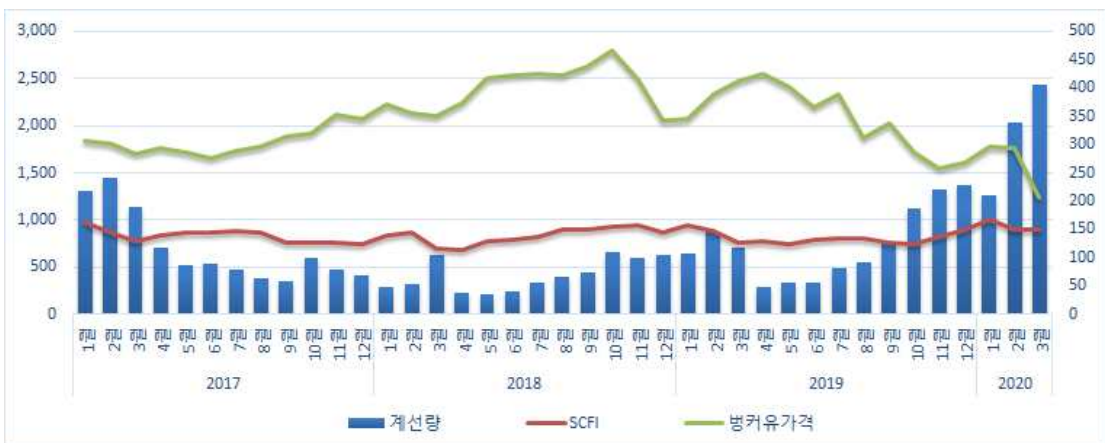


자료: 클락슨

- 2020년 3월 누계 해체량은 18척(3.7만 TEU)을 기록하여 전년동기대비 29척(7만 TEU)에 비해 60% 이상 감소함
 - 2020년에는 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 발생하나 낮은 선령으로 인해 30만TEU 이상의 해체량을 기대하기는 어려움
 - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2019년 23.8년으로 낮아짐

[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: bunker유가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨



- 2020년 3월 기준 전체 선대의 10% 이상인 246만 TEU가 계선 중
 - 알파라이너는 코로나19로 인해 계선량은 300만TEU를 기록할 것으로 전망함. 이중 스크러버 장착으로 인한 계선량은 104만TEU임
 - 올해 2분기에만 약 250회의 임시결항이 예고되어 중·단기적으로 계선량은 지속될 것으로 예상됨



[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임

자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU)

구분	2019년				2020년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,611	4,781	4,776	4,613	4,578	-0.8	-0.7
아시아-미주(북미)	3,774	3,668	3,797	3,738	3,500	-6.4	-7.3
인트라 아시아	2,839	2,955	2,979	2,956	2,822	-4.5	-0.6

자료: 알파라이너

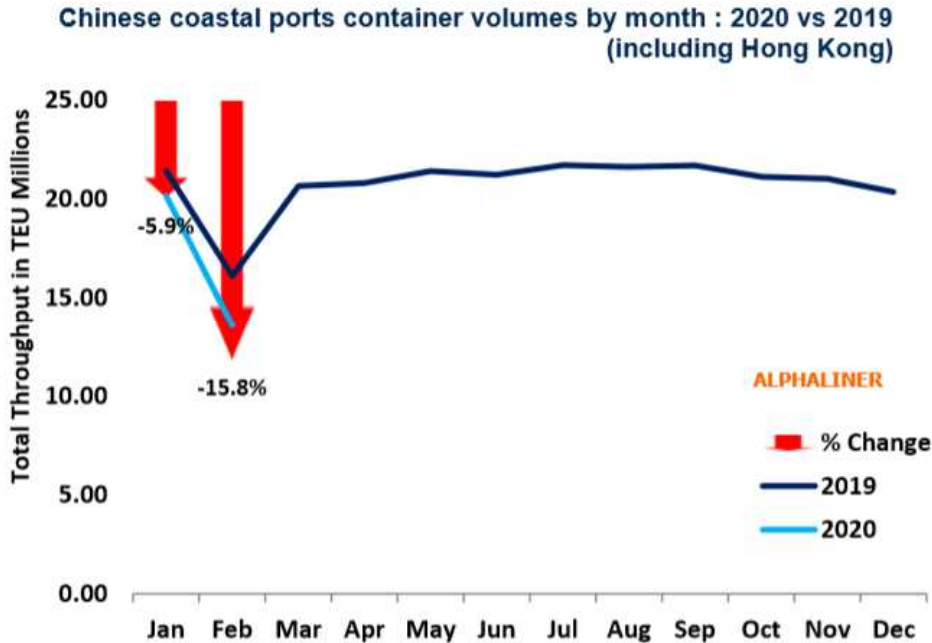
● 코로나19로 인해 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량 모두 감소

- 2020년 1분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 7.3%, 전분기대비 6.4% 감소함. 코로나19로 인한 컨테이너 수요 감소, 내륙 물류 마비 등의 영향으로 추정되며 LA 항의 3월 항만물동량은 30% 이상 감소함
- 2020년 2분기 임시결항은 250회에 이를 것으로 예상되어 2분기 선복량도 전년대비 감소할 것으로 예상됨(알파라이너)
- 얼라이언스들은 유럽과 미주항로에 대해서 임시결항(blank sailing)과 일부 서비스 중단을 통해 공급 조절을 실시함
- 아시아-유럽항로에서는 수에즈운하를 통과하지 않고 아프리카 희망봉을 경유하여 운항일수를 늘리는 전략도 실시됨



주요뉴스

- 2020년 2월 누적 중국 항만물동량 10.1% 감소



- 올해 중국 항만물동량은 1970년 이후 역사상 두 번째로 물동량 감소를 경험함. 코로나 19가 직접적으로 영향을 미쳤으며 알파라이너는 올해 중국항만 물동량은 전년대비 2.0~5.0% 감소할 것으로 전망됨
- 현재 중국 내 후베이성을 제외한 모든 항만이 정상적으로 운영하고 있지만 처리량은 과거에 비해 소폭 감소한 것으로 알려짐. 중국 항만물동량의 비중은 전 세계 1/3을 차지하고 있어 물동량 감소는 해운 수요 감소에 직접적인 영향을 미침
- 또한, 중국 항만의 일시적 물동량 감소로 올해 2월까지 항만물동량 처리량은 싱가포르항이 상하이항을 넘어선 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2020, 12호

- 머스크, 2020년 경영 목표 수정

- 세계 최대 선사인 머스크는 2020년 경영 목표인 세전·이자지급전이익(EBITDA) 55억 달러 달성을 포기하기로 결정함
- 동사의 올해 1분기 매출이 코로나19로 인해 약 14억 달러 감소할 것으로 예상되며 화물



수요에 대한 리스크도 커지고 있어 올 초 계획된 목표를 달성하기 어렵다고 판단함

- 대신에 자본적 지출에 대한 비용을 줄여 순이익을 최대화 하려는 노력을 실시할 계획임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131598/Maersk-suspends-guidance-on-coronavirus-fears>(로그인 필요)

● 코로나 바이러스로 컨테이너 선사들의 매출은 170억 달러 하락 가능

- 1~2월 중국에 영향을 미친 코로나19 사태는 세계적인 대유행(pandemic)으로 확산됨. 2월까지의 중국의 제조업의 중단으로 인한 화물 공급이 컨테이너 선사들에 영향을 미쳤다면 이제부터는 화물 수요 감소에 따른 선사의 실적 악화가 불가피함
- Sea-Intelligence는 이번 코로나 사태가 2009년 금융위기와 유사하다고 분석하여 세계 컨테이너 수요의 10% 감소와 약 170억 달러의 선사 매출 하락으로 이어질 것으로 예상함
- 하지만 선사들의 선박 관리로 인해 운임은 2009년과 같은 급락은 없을 것으로 예상했으며 코로나로 인한 위험이 해소된다면 2020년 하반기~2021년에 강한 반등을 가져올 수 있다고 전망함

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131507/Box-lines-face-\\$17bn-revenue-shortfall-as-demand-slumps](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131507/Box-lines-face-$17bn-revenue-shortfall-as-demand-slumps)(로그인 필요)

● 코로나 사태로 운항 중단 증가

- 알파라이너에 따르면 지난 4주 동안 아시아-유럽항로에서 33회의 운항이 취소됨. 또한 향후 4주 동안 17개의 운항이 중단될 예정으로 약 70만 TEU의 공급이 감소함. 이는 2019년 34만 TEU, 2018년 21만 TEU에 비해 높은 수치임
- 코로나 사태로 인해 중국의 수출화물 부족으로 인해 발생한 것으로 분석되며 아시아-지중해 서비스는 29만 TEU, 아시아-북미 항로는 약 68만 TEU의 공급이 감소한 것으로 추정됨
- 휴일 연장 이후 제조업 공장이 재개 되었지만 컨테이너 수요 회복은 더디고 있어 적재율은 과거에 비해 낮은 것으로 조사됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131083/Carriers-rew-up-blank-sailing-efforts-amid-coronavirus-fallouts>(로그인 필요)

● 중국 선주협회, IMO 2020 유예 제안

- 중국 선주협회는 코로나 사태로 인해 해운기업의 경영난을 해소하기 위해 저유황유 의무화를 일시적으로 유예해 달라고 제안함
- 이는 선사의 재정적인 이유와 함께 중국의 저유황유 공급 부족을 고려한 제안이라고 설

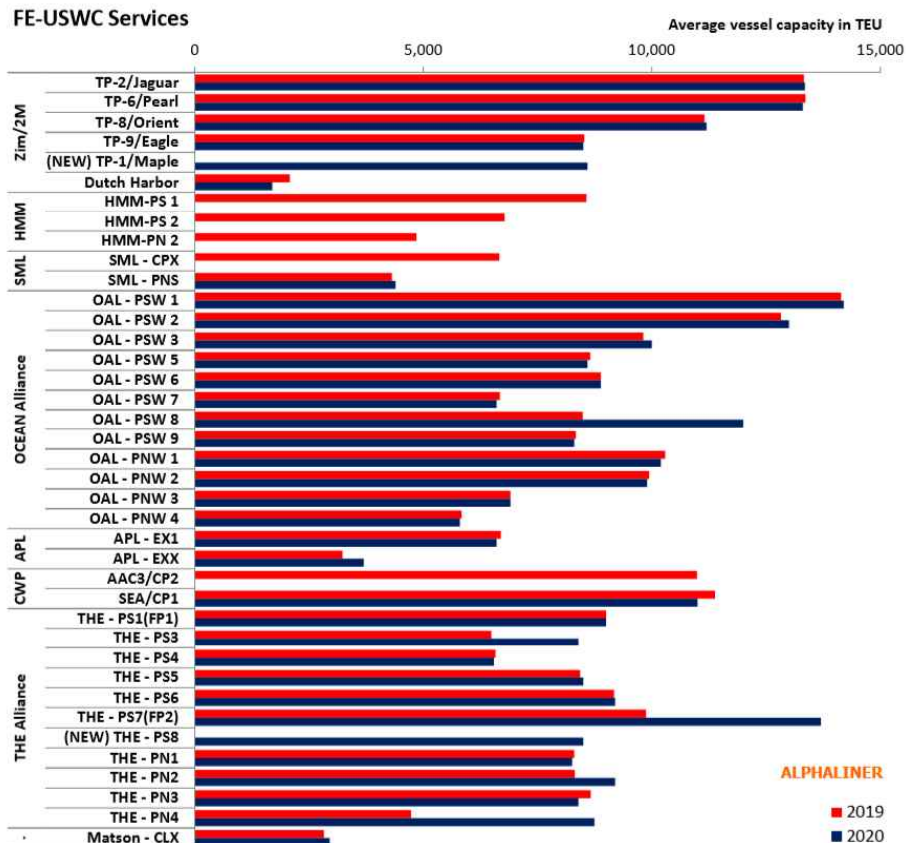


명함. 아울러 저유황유 사용 유예를 포함하여 세금 감면, 정부 보조금 지원 및 대출 연장 등을 코로나 사태로 인한 선사 지원 방안으로 제안함

- 저유황유 사용 유예는 그리스, 필리핀, 인도네시아 등 일부 국가에서 제안된 것으로 알려짐

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131116/Coronavirus-Chinese-owners-seek-sulphur-cap-relieve>(로그인 필요)

● 2020년 아시아-북미 서부 항로 공급 전년대비 축소



- 2020년 아시아-북미 항로의 주간 서비스 공급량 29.8만TEU로 전년 30.5만TEU에 비해 소폭 감소할 것으로 예상함
- 이러한 공급량 축소는 싱가포르 선사인 PIL의 태평양 시장 철수와 COSCO와 Wan Hai의 공동운항 서비스(VSA)의 일부 중단에 기인함
- 아울러 오는 4월부터 현대상선의 디얼라이언스 가입으로 기존 태평양 항로 공급을 열라



이언스에 편입시켜 조정했으며 SM라인도 2M과의 전략적 제휴로 일부 서비스(CPX)를 중단함

Alphaliner Weekly 9호

● 코로나19, 물류구조 변화에 영향

- 밥 볼트만(Bob Voltmann) 운송중개자협회 회장은 코로나19로 인해 중국 중심의 제조업 구조가 변경될 수 있다고 전망함
- 특히, 그는 이번 사태는 제조업의 리쇼어링이 가속화 될 수 있는 계기가 될 수 있으며 이로 인해 톤마일 축소로 인해 해운 수요가 감소될 수 있다고 예상함
- 예로 일부 제조업은 중국에서 동남아로 이전하며 미국의 석유 및 천연가스 생산 확대 관련 산업은 노동력이 풍부한 멕시코로 이전 할 수 있다고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130941/Coronavirus-outbreak-may-have-longterm-impact-on-supply-chains>(로그인 필요)

● 코로나19로 항만물동량 감소 전망

- 중국 정부는 코로나바이러스 확산으로 인해 춘절 연휴를 2월 9일까지 연장함. 이번 조치로 인해 상하이, 닝보, 샤먼, 칭다오항의 양적하 작업에 직접적인 영향이 있을 것을 것으로 예상됨
- 1월 25일 이전에 아시아에서 출발한 선박은 2월 첫째주에 미 서부를 도착할 예정으로 2월 중순이후 북미 항만의 처리량은 크게 낮아질 것으로 예상됨
- 이미 2019년 말 선사들은 아시아-북미 서비스에 대해 40회의 임시결항(blank sailing)을 발표함. 현재까지 추가 임시결항은 아직까지 발표되지 않았지만 Sea-Intelligence Maritime Consulting CEO는 추가 임시결항 있을 것으로 예상함
- 그 외 미국 해안 경비대는 지난 2주 이내에 입항 선박에 대해 질병이나 사망한 선원들의 모든 사건을 보고하도록 지시함

https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/trans-pacific/post-lunar-new-year%E2%80%99s-container-lull-last-march_20200130.html(로그인 필요)

건화물



2020년 1분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 케이프선 1분기 평균 운임은 1일 4,569달러를 기록함. 이는 전년 동분기 대비 47% 하락한 수준
- (수요) WHO가 코로나19에 대한 에피데믹과 팬데믹을 선언하는 등 심각성을 경고하자 각 국가별 코로나19 확산 방지를 위해 봉쇄명령과 같은 강력한 조치를 취하면서 철광석, 원료탄 등의 원자재 생산 및 수출 일정이 연기됨. 그 여파가 원자재 수출에 부정적으로 작용함
- (공급) 1분기 케이프선 순증은 270만 DWT(인도량 660만 DWT, 해체량 390만 DWT)로 전년 동분기 대비 81.9% 증가한 것으로 나타남. 발주량은 40만 DWT, 발주잔량은 4,600만 DWT임
- (전망) 철광석 및 원료탄 해상물동량 증가율은 1%에 그치는 반면 선박량은 3.9% 늘어날 것으로 전망됨. 1분기 시장 약세의 원인 중 하나인 중국의 춘절 연휴기간이 끝나면서 중국의 원자재 수요가 일정 수준으로 회복되고 있기는 하나, 단기적으로는 코로나19의 여파로 운임은 OPEX를 보전하는 수준일 것으로 예상됨

● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 1분기 파나막스선 평균 운임은 1일 7,050달러를 기록함. 전년 동분기 대비 16.3% 하락함
- (수요) 코로나19 여파로 운임이 하락했으나, 남미 지역의 곡물 수확시즌이 도래하면서 곡물 수출입량은 일정 수준을 유지할 것으로 전망됨. 다만, EU지역에서 연료탄 수입량을 줄이면서 곡물의 수출 증가에도 불구하고 연료탄 및 곡물 해상물동량 증가율은 마이너스를 기록할 것으로 예상됨
- (공급) 1분기 파나막스선 순증은 300만 DWT(인도량 320만 DWT, 해체량 20만 DWT)로 전년 동분기 대비 12% 증가한 것으로 나타남. 발주량은 10만 DWT, 발주잔량은 2,200만 DWT임. 2018년부터 인도되는 선박은 늘어나고 있으나, 해체는 거의 이루어지고 있지 않음
- (전망) 미국과 중국의 1단계 협정 합의로 올해부터 미국산 대두 수출량이 증가할 것으로 전망되고 있으나, 브라질 수출량이 큰 폭으로 하락할 것으로 예상됨. 반면 선박량 증가율은 전년대비 5.2% 증가할 것으로 전망됨. 2분기 운임은 1분기 대비 상승할 것으로 전망됨



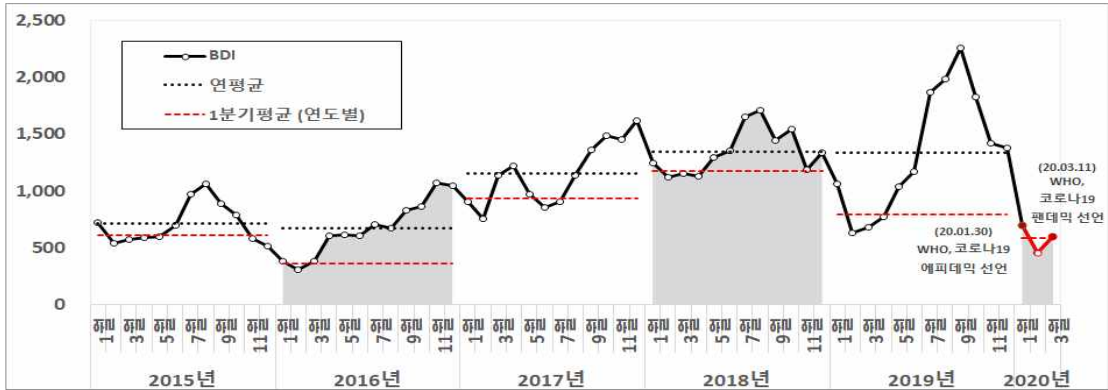
- 수프라막스선 운임과 전망

- (현황) 1분기 수프라막스선 운임은 1일 6,530달러를 기록함. 전년 동기대비 17.3% 하락한 수준임
- (수요) 코로나19의 여파로 중국내 철강 완제품 재고가 늘어나고 있으며, 건설업, 제조업 활동이 부진해진 것이 철강제품 물동량 증가에 부정적으로 작용함
- (공급) 1분기 수프라막스선 순증은 200만 DWT(인도량 240만 DWT, 해체량 10만 DWT)로 전년 동분기 대비 19.9% 증가한 것으로 나타남. 발주량은 100만 DWT로 전년 동분기 대비 2배 가까이 줄어든 것으로 나타남. 발주잔량은 1,450만 DWT임
- (전망) 2월 중국 철강협회가 코로나19의 여파로 철강 제조업체에게 생산량을 줄여줄 것을 권고하는 등의 소식이 운임에 부정적으로 작용 중임. 거기에 올해 선박량 증가율이 물동량 증가율을 큰 폭으로 상회할 것으로 전망되면서 향후 운임은 1분기 대비 소폭 상승은 하나 계절성을 감안했을 경우 상승세가 크지 않을 것으로 예상됨



운임지수 : BDI

[그림 21] BDI 추이

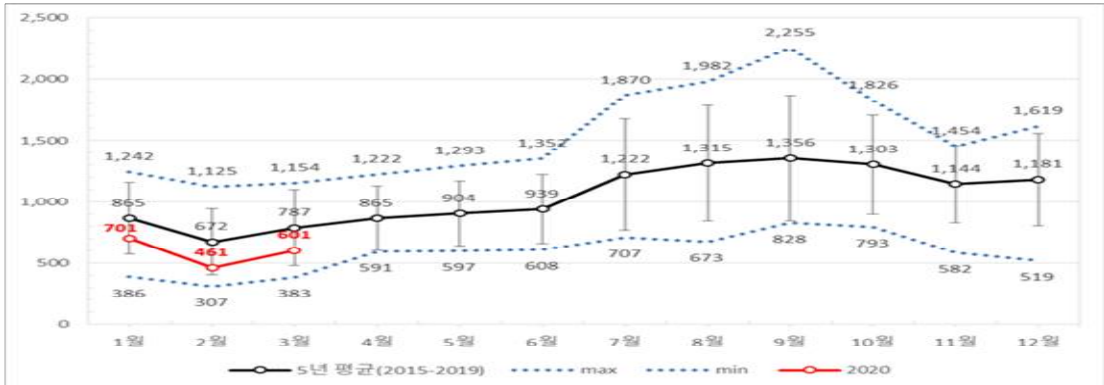


자료: 클락슨

- 2020년 1분기 평균 BDI는 전년 동기 대비 25.7% 하락
 - 1분기 평균 BDI는 588을 기록함. 건화물선 운임의 계절성을 감안하더라도 올해 1분기 시황은 저조한 것으로 평가됨
 - 1분기 평균 BDI가 저조한 수준을 기록한 것은 코로나19가 주된 원인이었음. 올해 1월 30일 WHO가 코로나19에 대해 에피데믹을 선언함. 이에 중국은 춘절 연휴기간을 10일 이상 연장하였음
 - 전 세계 철광석, 석탄 해상물동량의 주요 수입지인 중국수요가 급감하면서 운임이 하락함. 또한 코로나19 확산 방지를 위해 아프리카, 인도 등에서 봉쇄조치(lockdown)를 발표한 것도 운임 하락의 원인이 됨
 - 하지만 코로나19가 확산되기 전에도 올해는 IMO 환경규제가 처음으로 시행되는 해로 동규제의 여파와 건화물선 운임의 계절성이 더해져 이미 건화물선 운임은 저조한 수준을 기록 중이었음
 - 여기에 호주에서 발생한 사이클론, 산불 등의 자연재해로 인해 철광석, 석탄 생산과 수출 일정에 차질이 발생한 것, 브라질 발레사가 철광석 생산량을 감축할 것이라는 등의 주요 원자재 수출국 들이 전해주는 소식들이 시장의 심리를 위축시키고 있는 상황이었음



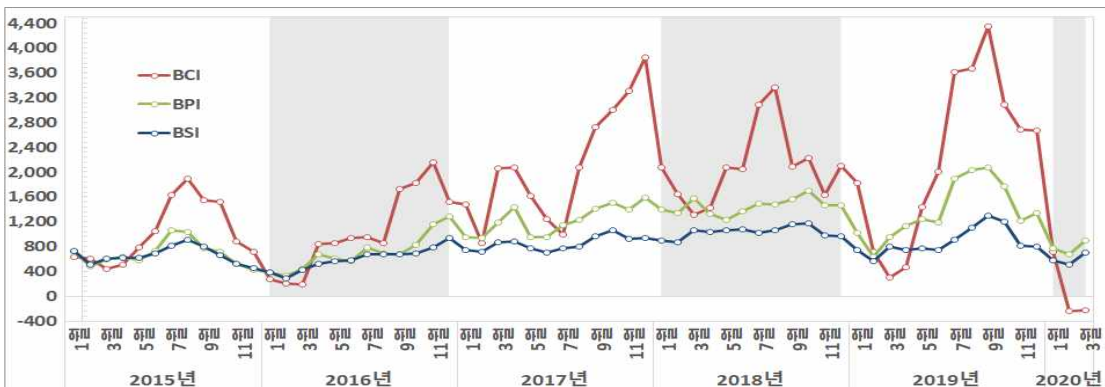
[그림 22] BDI 계절성



자료: 클락슨

- 최근 5년간 BDI의 계절성을 고려해도 1분기 평균 BDI는 저조한 수준 (2015~2019)
 - 2월 평균 BDI는 461을 기록하며 전월대비 34% 하락함. 코로나19 사태로 시장 내 불확실성이 확산되면서 케이프선을 비롯해 중소형선박의 운임도 급락했기 때문임
 - 특히, 중국의 춘절연휴기간 연장이 건화물선 운임에 타격을 준 것으로 보임. 연휴기간이 연장되면서 중국은 자국 내 철광석, 석탄 등의 원자재 재고분을 소진하기 시작했으며, 이로 인해 중국의 수송수요가 줄어들
 - 3월 평균 BDI가 전월대비 소폭 상승한 것으로 나타나는데, 이는 중국이 원자재 수입을 재개하면서 운임이 상승했기 때문임

[그림 23] 선형별 운임지수 비교



자료: 클락슨



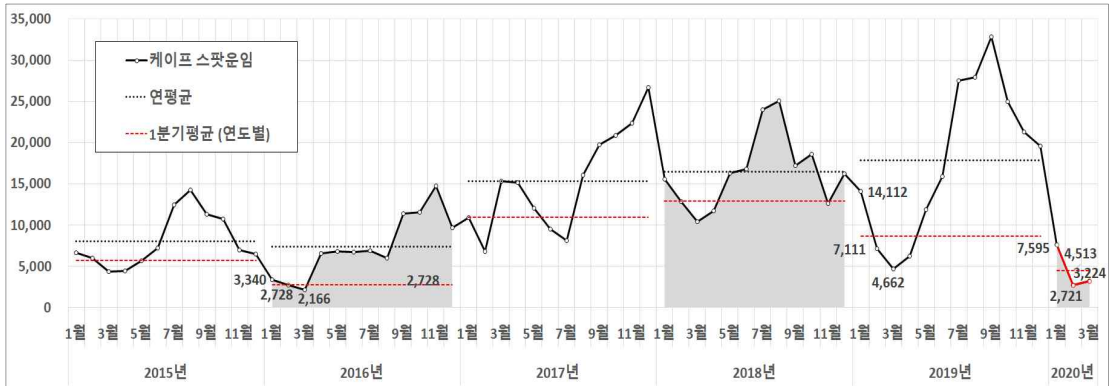
- 2020년 1분기 BCI(케이프선 운임지수, Baltic Capesize Index)가 마이너스 기록
 - 2월과 3월 월평균 BCI가 최초로 마이너스를 기록했으며, 중소형선박의 월평균 운임지수를 큰 폭으로 하회함. 케이프선 운임지수가 중소형선박에 비해 코로나19로 인한 충격을 가장 크게 받고 있음



케이프선 : 운임동향

[그림 24] 케이프선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

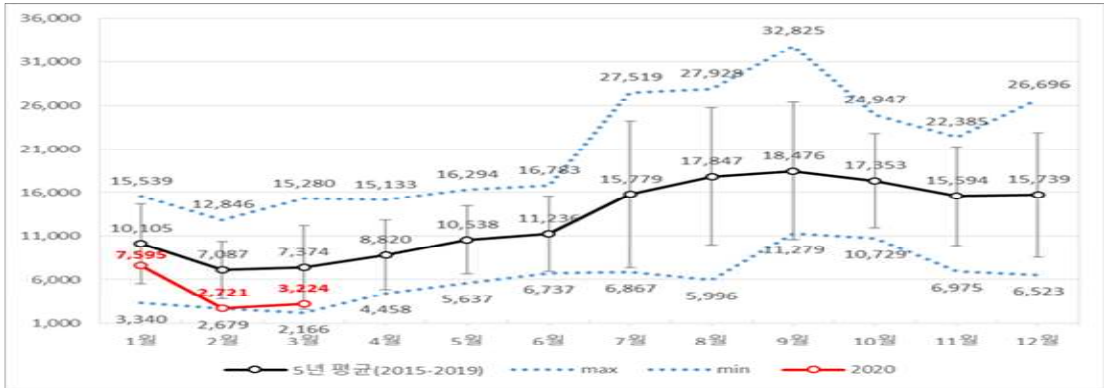
● 케이프선의 2020년 1분기 평균운임은 2016년 이후 최저 수준 기록

- 케이프선의 1분기 평균 운임은 1일 4,569달러를 기록함. 작년 1분기와 비교하면 올해 같은 기간 평균 운임이 47% 급락함. 이는 케이프선 운임의 계절성을 감안한다 해도 낮은 수준임
- 가장 큰 원인은 WHO가 코로나19에 대해 에피데믹(Epidemic)과 팬데믹(Pandemic)을 선언하는 등 심각성을 경고하고 나서부터임. 중국은 춘절 연휴기간을 연장했고 그 여파로 철광석, 석탄 등 원자재에 대한 중국의 수요가 급감하면서 운임에 부정적 영향을 미침
- 코로나19 확산 사태 전부터 건화물선 시황은 올해부터 새롭게 시행되는 환경규제와 사이클론으로 인한 호주산 철광석 생산 및 수출 일정 연기 등으로 시장 내 불안심리가 확산되면서 약세를 보였음



[그림 25] 케이프선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

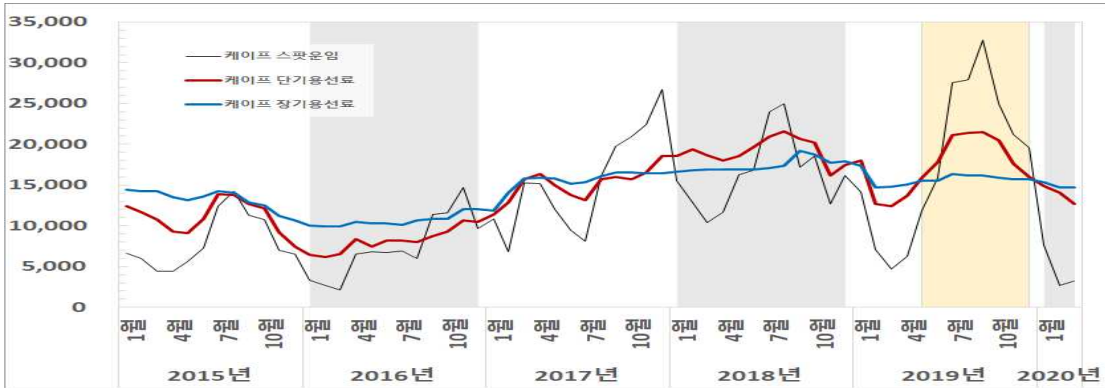
● 케이프선 운임은 계절성을 감안하더라도 최근 5년 사이 가장 낮은 수준 기록

- 케이프선 운임은 상반기 운임이 하반기로 하회하는 특성인 계절성을 갖고 있음. 이러한 운임의 계절성을 반영한다하더라도 2월과 3월은 최근 5년(2015년~2019년) 월별 최저 운임에 근접한 수준임
- WHO가 코로나19에 대한 에피데믹을 발표한 1월 말부터는 중국의 춘절 연휴기간이 연장되면서 2월과 3월 케이프선 월평균 운임은 각각 1일 2,721달러, 3,224달러를 기록함
- 중국은 최대 철광석 수입국 중 하나로 전세계 철광석 수출량 중 약 73%를 수입(2019년 기준)하기 때문에 중국의 연휴 연장은 케이프선 운임에 큰 타격을 준 것으로 보임
- 작년 1월 말 발생한 재난인 브라질 댐사고로 약세를 기록했던 2월과 3월 월평균 운임과 올해 월별 평균 운임을 비교해보면 전년 동월 대비 각각 62%, 31% 하락한 수준임



[그림 26] 케이프선 스팟운임과 용선료 추이

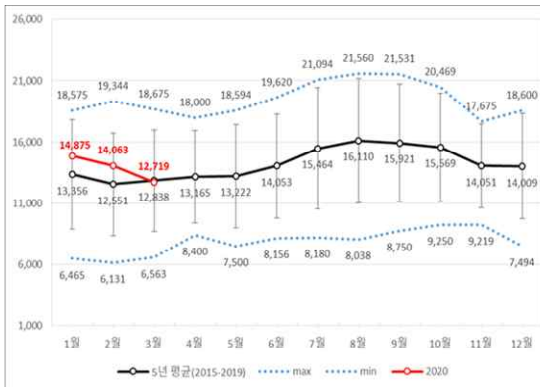
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 27] 케이프선 단기용선료의 계절성

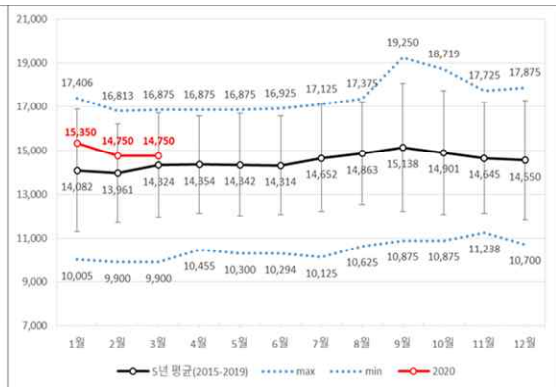
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 28] 케이프선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

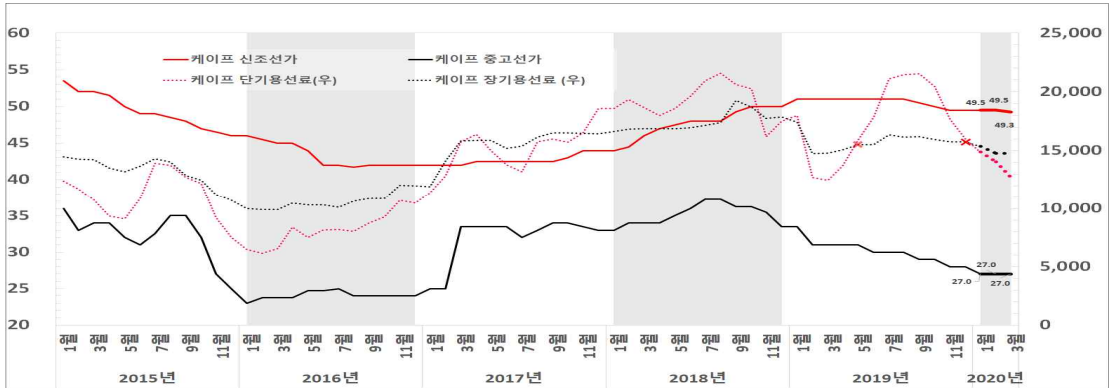
● 시황 침체신호인 운임과 용선료간 역전현상 발생 (장기용선료-단기용선료-스팟운임)

- 올해 1분기 운임의 역전현상이 발생함. 코로나19 사태 여파로 올해 1분기 내내 스팟운임이 약세를 보이고 있는 가운데 장기용선료는 14,000달러 후반 대, 단기용선료는 13,000달러 후반 대를 유지하며 운임의 역전이 나타남
- 스팟시황이 최저 수준에 근접한 수치를 기록 중인 반면 용선료는 최근 5년 평균(2015년~2019년)을 소폭 상회하는 것으로 나타남. 작년 월별 단기용선료와 장기용선료와 비교해보면, 단기용선료는 전년 동월 대비 1월에 17% 하락한 것을 제외하면 2월(10.5%)과 3월(2.15%)은 전년 동월 대비 상승한 것으로 나타나는 반면, 장기용선료는 1월에 12% 하락한 후 2월(0%)과 3월(0.3%)에는 작년과 비슷한 수준을 기록함



[그림 29] 케이프선 용선료와 선가 추이

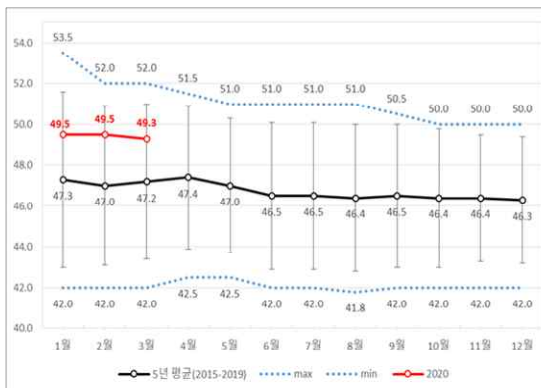
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 30] 케이프선 신조선가 추이

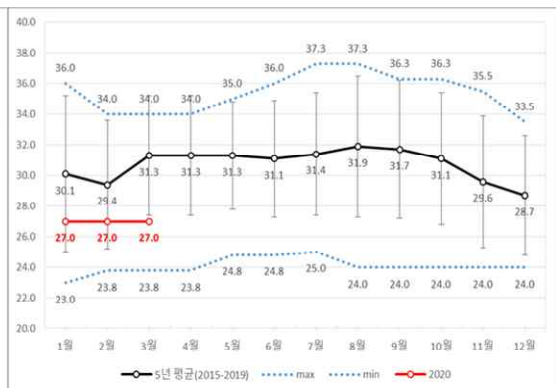
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 31] 케이프선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 작년 4분기 대비 케이프선의 신조선과 중고선간 가격차이 확대

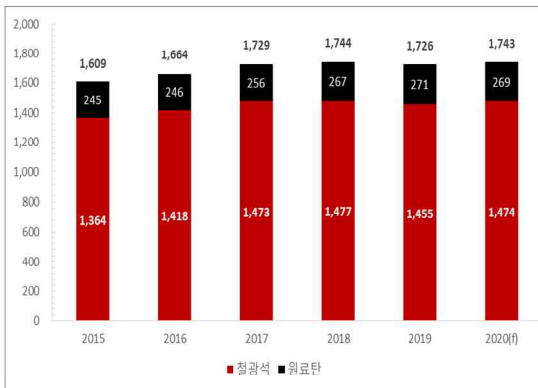
- 올해 1분기는 중고선가의 하락이 두드러짐. 신조선가는 전년 동분기 대비 3% 하락했으나, 중고선가는 15% 하락한 것으로 나타남
- 현재 중고선가는 환경규제로 인해 케이프선의 스크러버 설치 여부, 고유황유와 저유황유 간의 간격 차이 등이 신조선에 비해 중고선가에 더 영향을 미치고 있는 것으로 평가됨
- 일반적으로 시황이 강세를 보일 때 신조선과 중고선가간의 차이가 좁아지는 경향을 보이나 현재의 선가 수준은 스팟 운임 시장에 동요되고 있지 않는 것으로 나타남



케이프선 : 수요동향

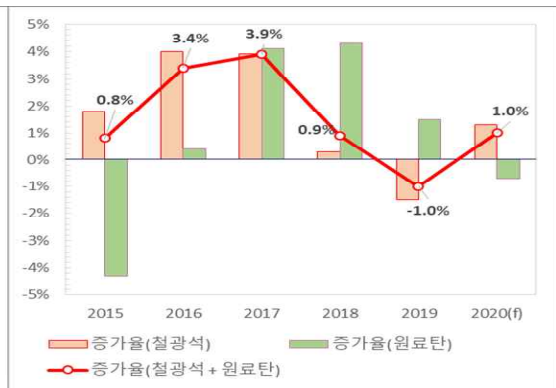
[그림 32] 철광석 및 원료탄 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 33] 철광석 및 원료탄 해상물동량 증감률

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

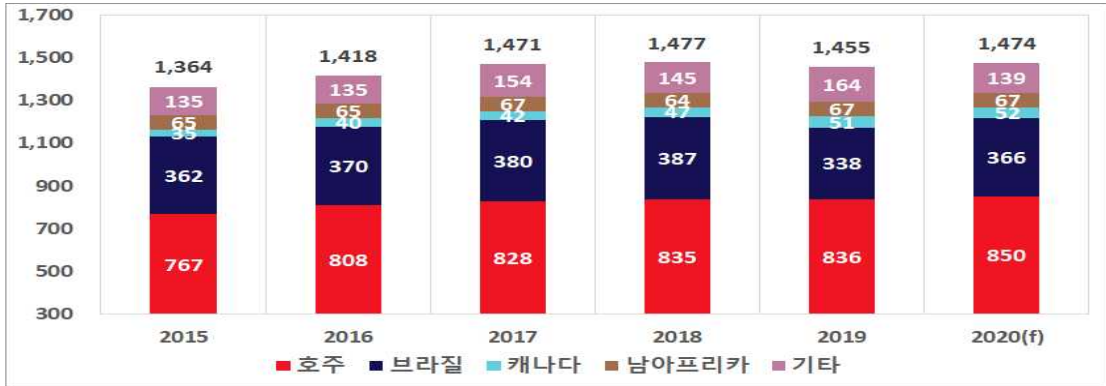
● 2020년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 전년대비 1% 증가할 것으로 전망

- 2020년 철광석 및 원료탄 해상물동량의 증가율은 1%에 그칠 것으로 전망됨. 이는 코로나19의 여파인 것으로 보임. 코로나19로 중국은 춘절 연휴기간을 연장하고 공장 가동률을 낮췄으며, 인도를 비롯한 일부 국가들이 봉쇄조치(lockdown)를 취함
- 철광석 해상물동량은 작년에 비해 1% 증가할 것으로 전망되고 있는데, 이는 브라질이 댐 붕괴여파로 타격을 입었던 철광석 생산능력을 일정 수준으로 회복했기 때문임
- 원료탄 해상물동량은 유럽 지역에서 철강 생산량을 급격히 줄이면서 마이너스 증가률을 기록할 것으로 전망됨



[그림 34] 철광석 해상물동량 추이 (수출)

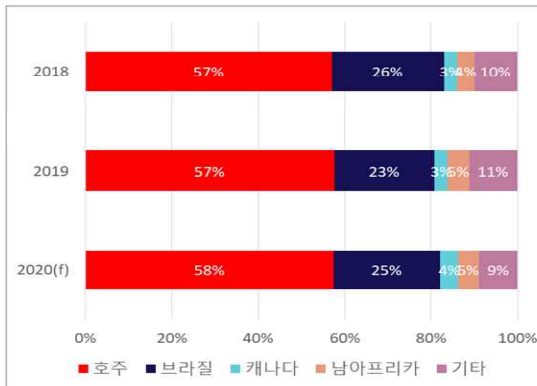
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 35] 철광석 수출국 비중

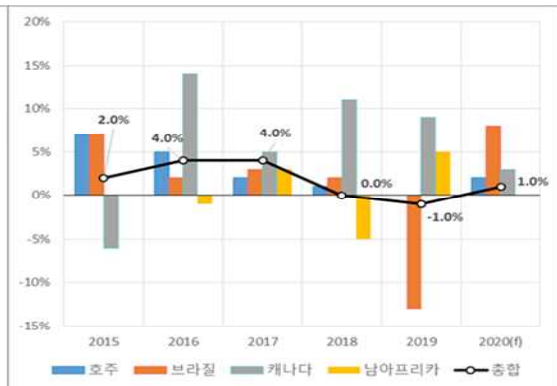
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 36] 주요국의 철광석 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

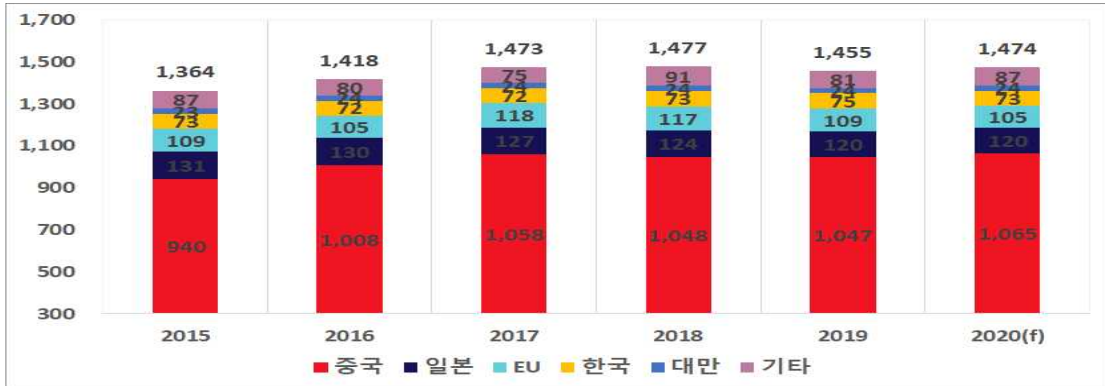
● 코로나19, 날씨 등의 재난이슈로 세계 주요 광산업체 생산량 감산 계획 발표

- 브라질 발레사는 당초 계획했던 1분기 철광석 판매량을 줄일 것이라고 발표함. 작년 11월에 발표한 1분기 판매목표량은 7,000만 톤에서 7,500만 톤 사이였으나 악천후로 인해 6,300만 톤에서 6,800만 톤으로 줄일 것이라 발표함
- 코로나19 사태로 인해 일부 국가들이 봉쇄조치를 취하면서 광산업체의 생산과 수출 일정이 연기되거나 일부 항만은 불가항력 선언으로 운영이 잠정적으로 중단되는 등 수출입 물동량 증가에 부정적으로 작용함



[그림 37] 철광석 해상물동량 추이 (수입)

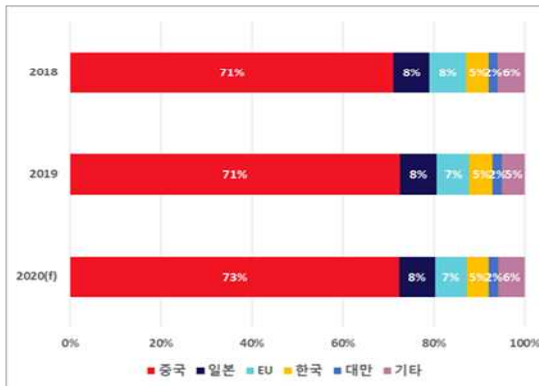
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 38] 철광석 수입국 비중

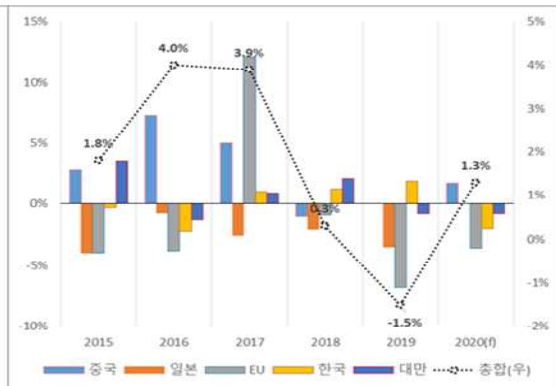
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 39] 주요국의 철광석 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

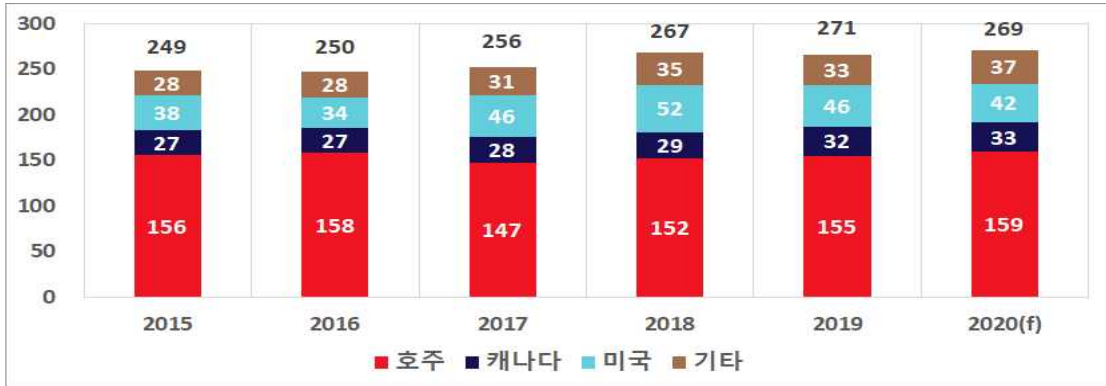
● 코로나19 사태로 중국의 1분기 철광석 수요 감소

- 2020년 중국은 세계 철광석 해상물동량의 73%(10억 6,500만 톤)를 수입할 것으로 전망됨. 코로나19사태로 춘절 연휴기간이 연장되면서 철광석 수출에 타격을 입은 것으로 추정되나, 철광석 수입량은 전년대비 유사한 수준을 기록할 것으로 보임 (전년 대비 1.7% 증가)



[그림 40] 원료탄 해상물동량 추이 (수출)

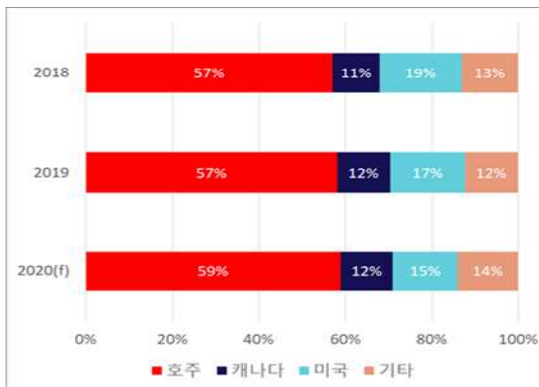
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 41] 원료탄 수출국 비중

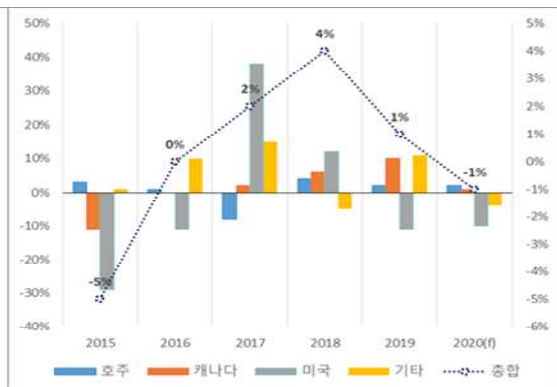
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 42] 주요국의 원료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

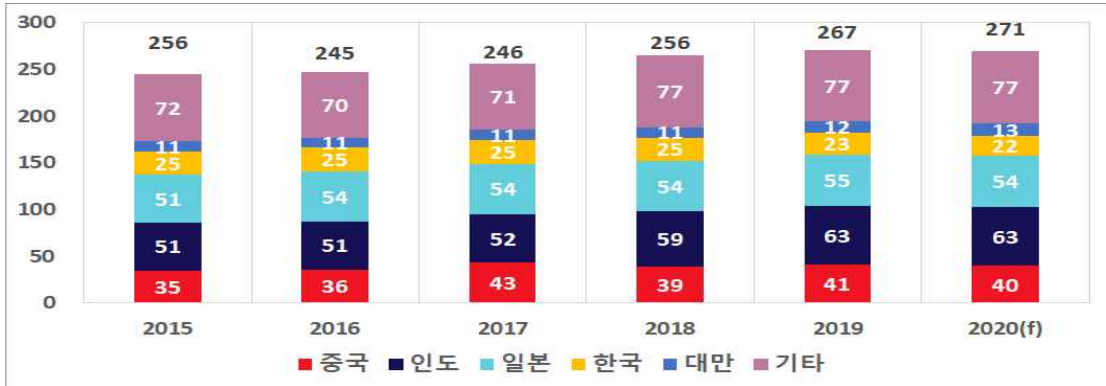
● 원료탄 주요 수출국 중 호주, 캐나다를 제외하고는 수출량 감소 전망

- 2020년 주요 수출국의 원료탄 해상물동량은 전년대비 1% 증가할 것으로 전망됨. 호주와 캐나다의 원료탄 수출량 증가분은 전년 대비 400만 톤, 100만 톤에 그칠 것으로 보임



[그림 43] 원료탄 해상물동량 추이 (수입)

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 44] 원료탄 수입국 비중

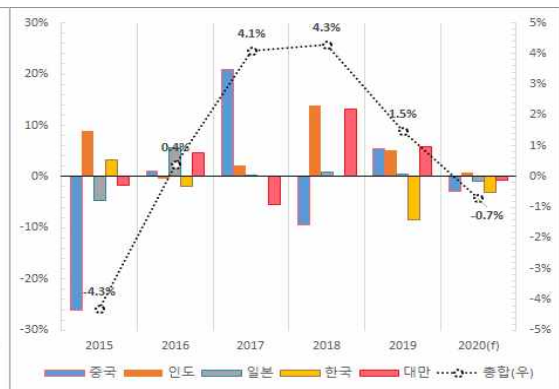
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 45] 주요국의 원료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 원료탄 주요 수입국 중 한국, 일본, 중국은 전년대비 수입량 감소 전망

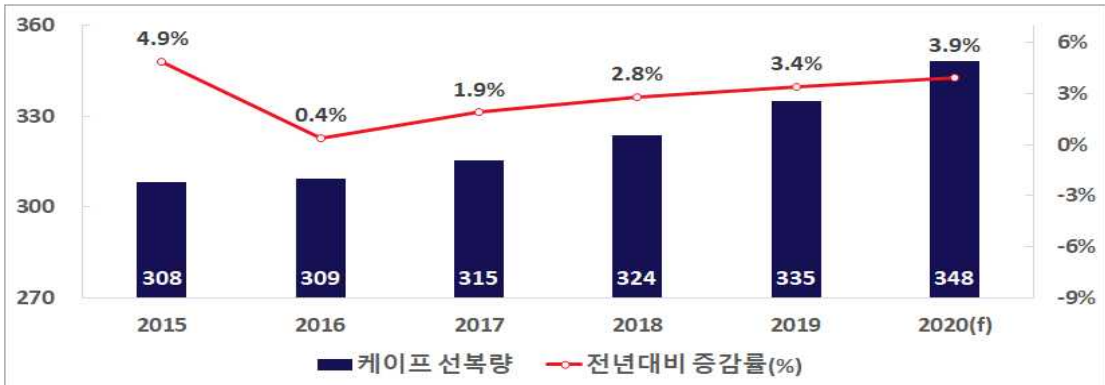
- 2020년 주요 수입국의 원료탄 해상물동량은 전년대비 0.7% 줄어든 것으로 전망됨. 인도는 작년과 마찬가지로 약 6,300만 톤의 원료탄을 수입할 것으로 기대되나, 전세계 원료탄 해상물동량 중 약 43%를 수입하는 중국, 한국, 일본은 원료탄 수입량을 줄일 것으로 예상됨



케이프선 : 공급동향

[그림 46] 케이프선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

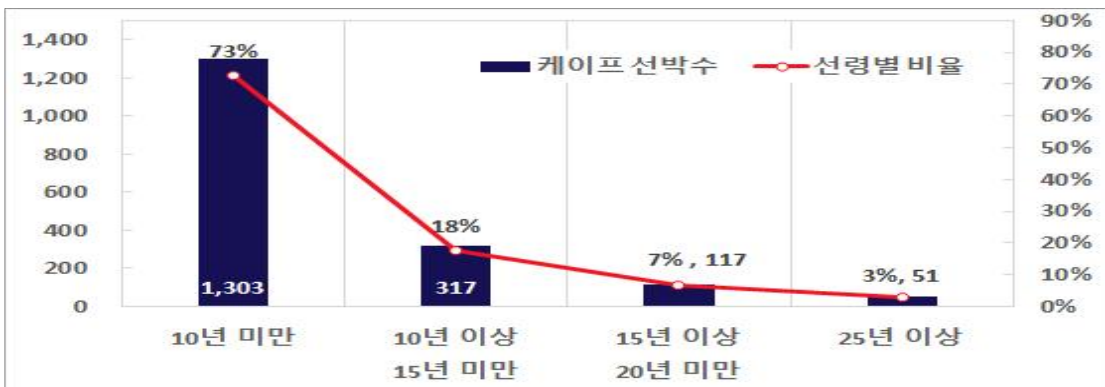


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 선복량은 3억 4,800만 DWT 기록 전망
 - 케이프선의 선복량은 전년대비 3.9% 증가할 것으로 예상됨

[그림 47] 케이프선 선령구조

(단위: 척, %)



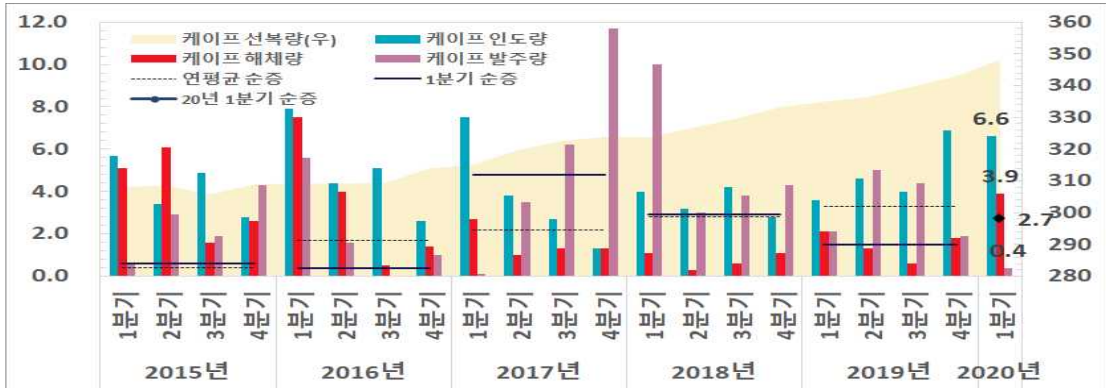
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 케이프선 건설한 선령구조 유지 (케이프선 중 73%가 선령 10년 미만)
 - 케이프선 총 1,788척 중 선령이 10년 미만인 선박이 73%, 10년 이상 15년 미만인 선박 18%, 15년 이상 25년 미만 선박 7%, 25년 이상이 3%임. 건설한 선령구조를 가지고 있음



[그림 48] 케이프선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증, 발주량, 선복량)

(단위: 백만DWT)



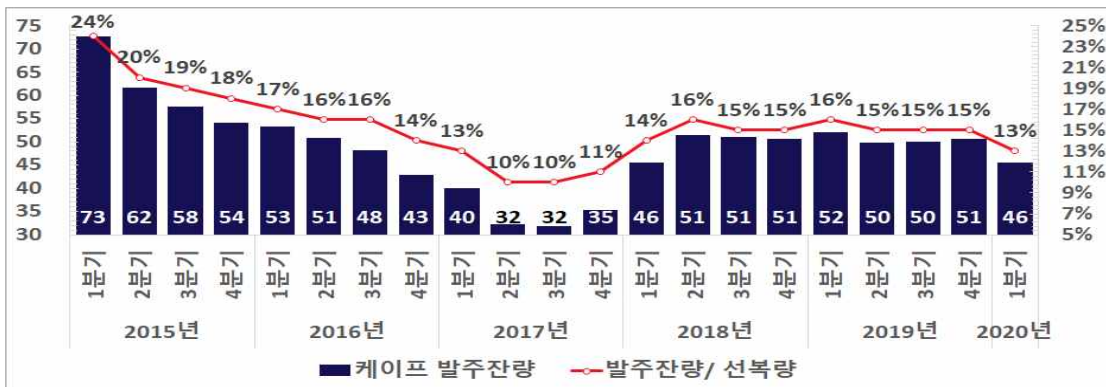
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 1분기 순증은 270만 DWT 증가

- 올해 1분기 케이프선 순증은 270만 DWT로 전년 동분기 대비 81.9% 증가한 것으로 나타남. 이는 인도량과 해체량이 작년 같은 기간과 비교했을 때 각각 86.7%, 84.7% 증가했기 때문임. 또한 케이프선 발주량이 전년 동분기 대비 80%가량 줄어든 것으로 나타남

[그림 49] 케이프선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 1분기 선복량 대비 발주잔량은 13% 기록

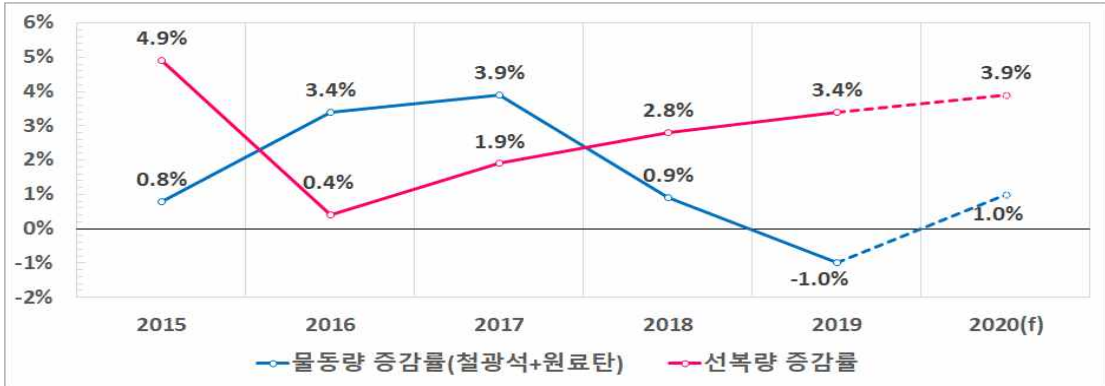
- 올해 1분기 케이프선의 발주잔량은 4,550만 DWT로 전년 동분기 대비 12.7% 줄어든 것으로 나타남



케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 50] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 물동량 증가율이 선복량 증가율을 하회할 것으로 전망
 - 선복량 증가율은 전년대비 3.9%, 물동량 증가율은 1.0%로 전망됨

[그림 51] 케이프선 FFA 2분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

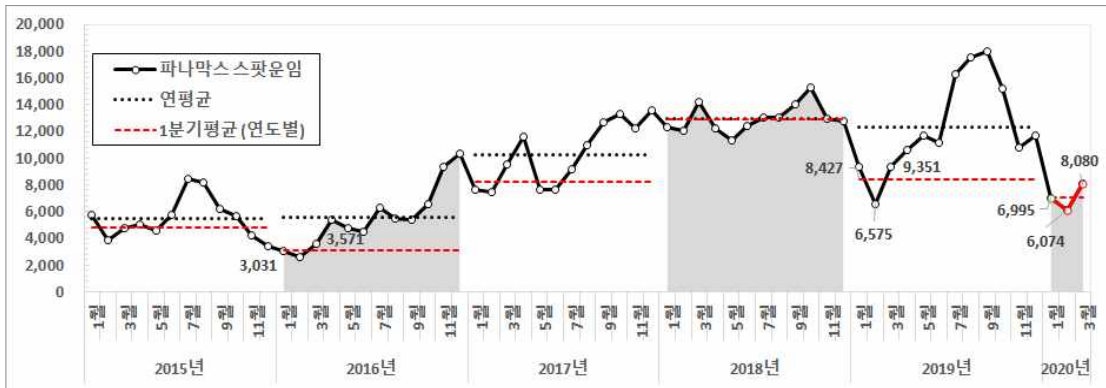
- 2020년 케이프선 FFA 2분기물 가격은 1일 10,000달러대 붕괴
 - 1분기 동안 케이프선 FFA 2분기물 가격 변화 추이를 살펴보면 코로나19사태의 확산에 따라 FFA 2분기물 가격이 하락추세를 보이고 있는 것으로 나타남. 이는 2분기물 운임시장이 1분기보다 호전될 것이라는 시장의 기대감이 낮아지고 있기 때문인 것으로 해석됨



파나막스선 : 운임동향

[그림 52] 파나막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



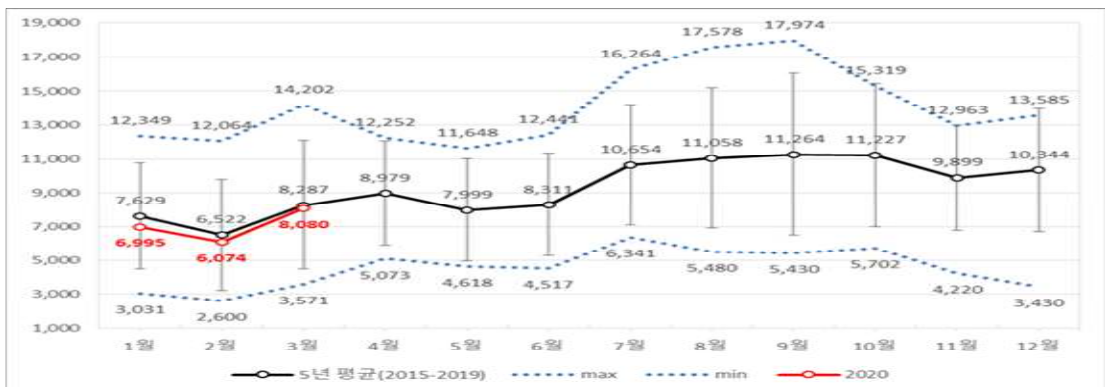
자료: 클락슨

● 파나막스선의 2020년 1분기 평균운임은 전년동기 대비 16% 하락

- 파나막스선의 1분기 평균 운임은 1월 7,050달러를 기록함. 작년 1분기와 비교하면 올해 같은 기간 평균 운임이 16.3% 하락함. 코로나19 여파로 운임이 하락했으나, 남미 지역의 곡물 수출시즌이 도래하면서 3월에 OPEX 이상의 운임 수준을 기록함
- 코로나19가 에피데믹으로 선언되기 전까지 환경규제로 인한 공급, 가격, 품질 등에 대한 시장 내 불안심리가 확산되면서 올해 1월 운임은 전년 동월 대비 25.2% 하락한 1월 6,995달러를 기록했음

[그림 53] 파나막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

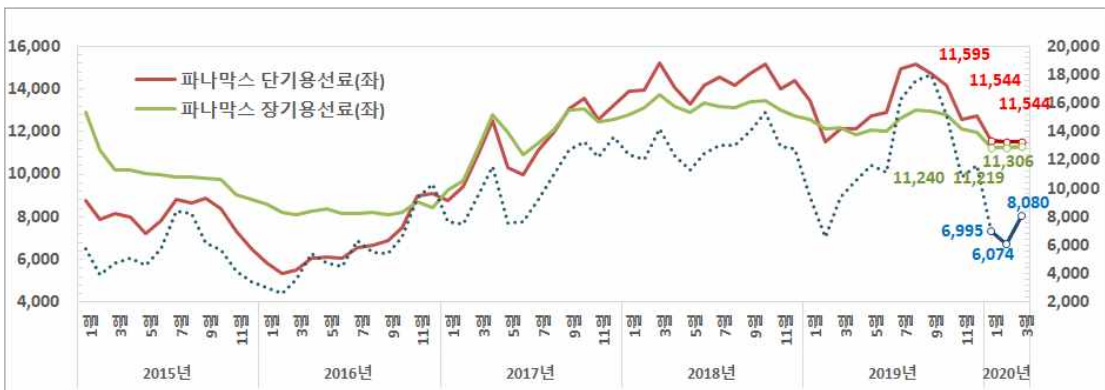


● 파나막스선 운임의 계절성을 감안하면 최근 5년 평균을 조금 하회하는 수준

- 올해 1분기에는 파나막스선 월평균 운임이 최근 5년간 월 평균(2015년~2019년)을 조금 하회하는 수준이었음
- 이는 운임 수준이 대체로 저조했던 2015년과 2016년을 포함했기 때문이며, 이를 제외한 최근 3년간(2017년~2019년)의 월평균 운임과 비교하면 올해 1분기는 최저치를 경신함

[그림 54] 파나막스선 스팟운임과 용선료 추이

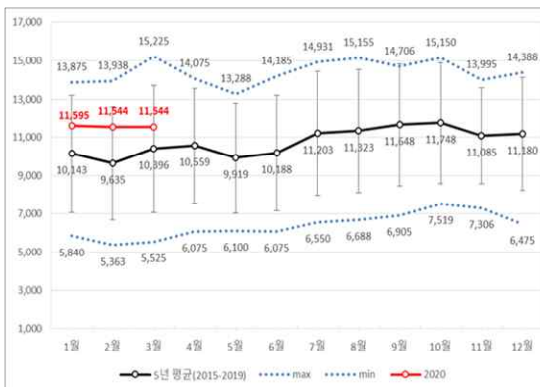
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 55] 파나막스선 단기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 56] 파나막스선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

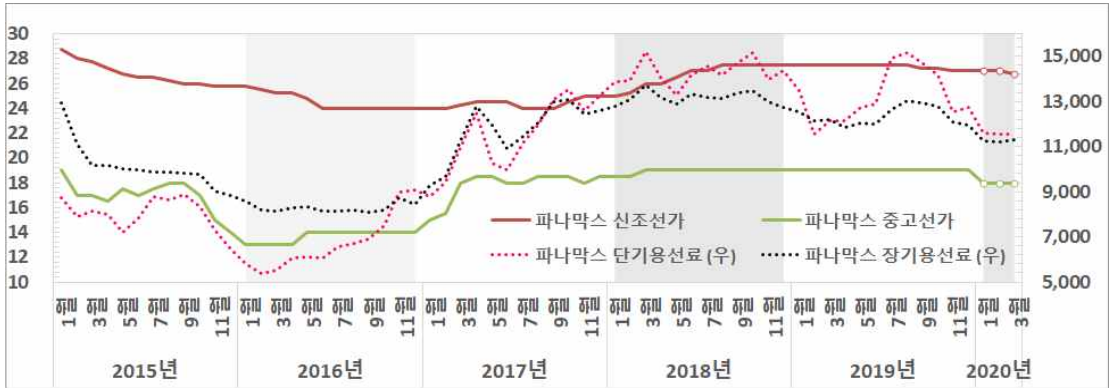
● 1분기 파나막스선 장단기 용선료가 비슷한 수준을 기록하며, 스팟운임을 상회

- 1분기 동안 월평균 파나막스선 운임과 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면, 전년 동분기 대비 스팟운임의 하락폭에 비해 용선료 하락폭은 단기가 6.6%, 장기가 8.4%였음. 운임은 전기 대비 43.8% 하락, 전년 동분기 대비 16.3% 하락함



[그림 57] 파나막스선 용선료와 선가 추이

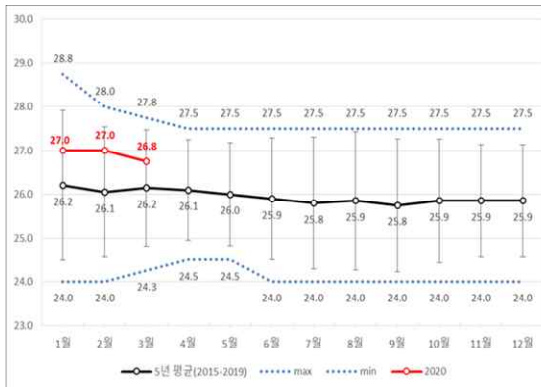
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 58] 파나막스선 신조선가 추이

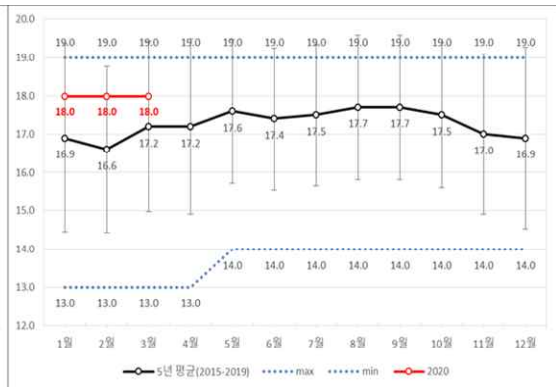
(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

[그림 59] 파나막스선 중고선가 추이

(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

● 전분기 대비, 올해 1분기 파나막스선의 신조선과 중고선간의 가격 차이 확대

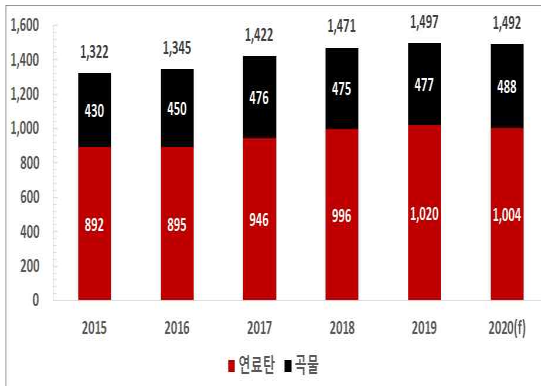
- 1분기 동안 신조선과 중고선의 월평균 가격 변화 추이를 살펴보면, 신조선가는 전년 동분기 대비 2.1%, 중고선가는 5.3% 하락한 것으로 나타남. 신조선가는 전기 대비 0.6%로 소폭 하락했으나 중고선가는 전기 대비 5.3% 하락함



파나막스선 : 수요동향

[그림 60] 연료탄 및 곡물 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 61] 연료탄 및 곡물 해상물동량 증감률

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년대비 각각 1.6% 감소, 2.3% 증가 전망
 - 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년 대비 0.3% 감소한 14억 9,200만 톤이 될 것으로 전망됨. 특히 연료탄 해상물동량이 마이너스 성장을 기록할 것으로 전망되고 있음
 - 올해 곡물 해상물동량은 전년 대비 2.3% 증가한 4억 8,800만 톤을 기록할 것으로 전망됨



[그림 62] 연료탄 해상물동량 추이 (수출)

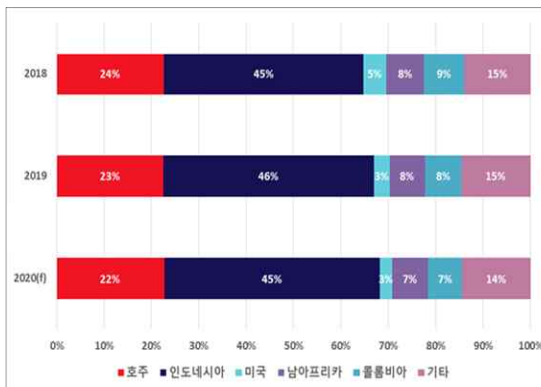
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 63] 연료탄 수출국 비중

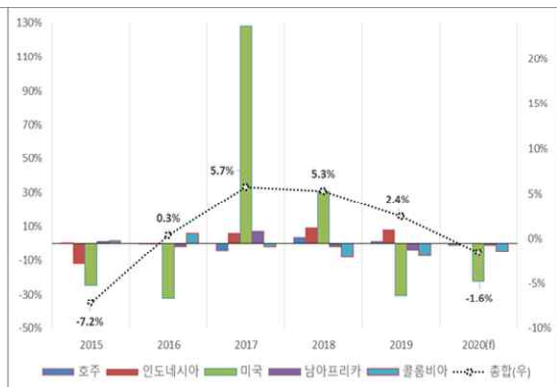
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 64] 주요국의 연료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

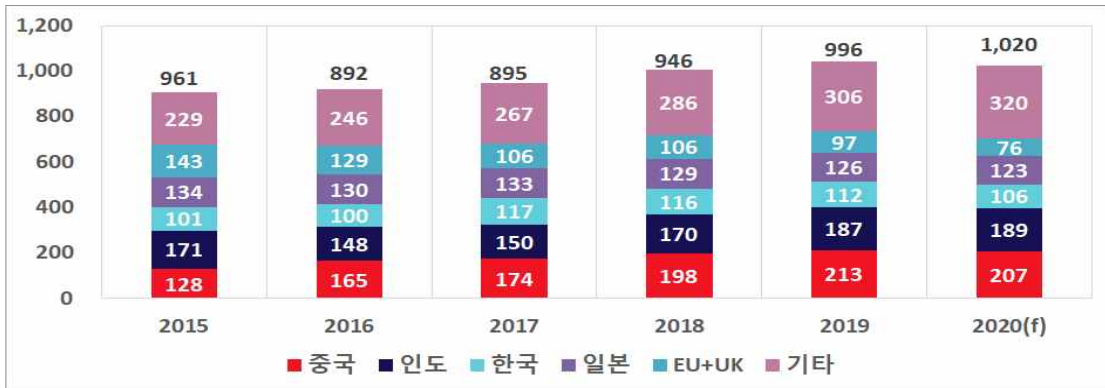
● 2020년 주요국의 연료탄 수출량은 전년대비 1.6% 줄어든 것으로 전망

- 주요국의 연료탄 주요 수출국의 해상물동량이 마이너스 성장을 할 것으로 예상됨. 인도네시아는 전년대비 연료탄 수출량이 200만 톤 감소할 것으로 전망됨. 인도네시아의 연료탄 수출 비중은 45%로 절반 수준임



[그림 65] 연료탄 해상물동량 추이 (수입)

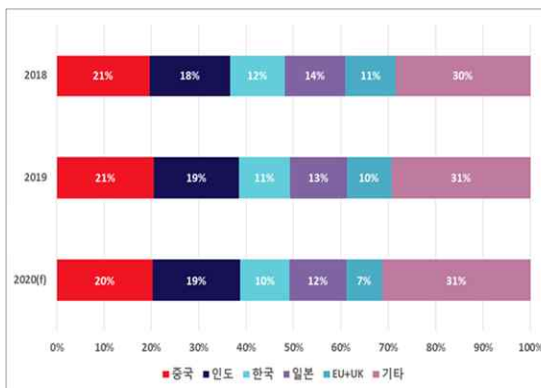
(단위: 백만톤)



자료: 자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 66] 연료탄 수입국 비중

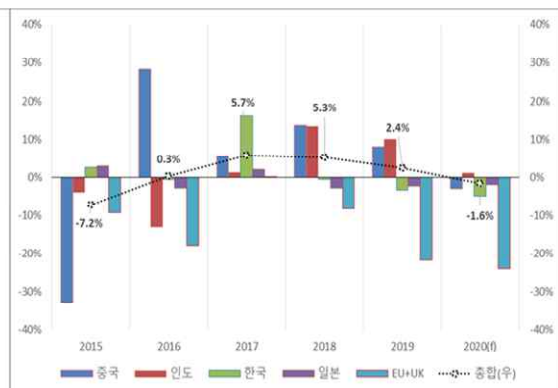
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 67] 주요국의 연료탄 수입량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

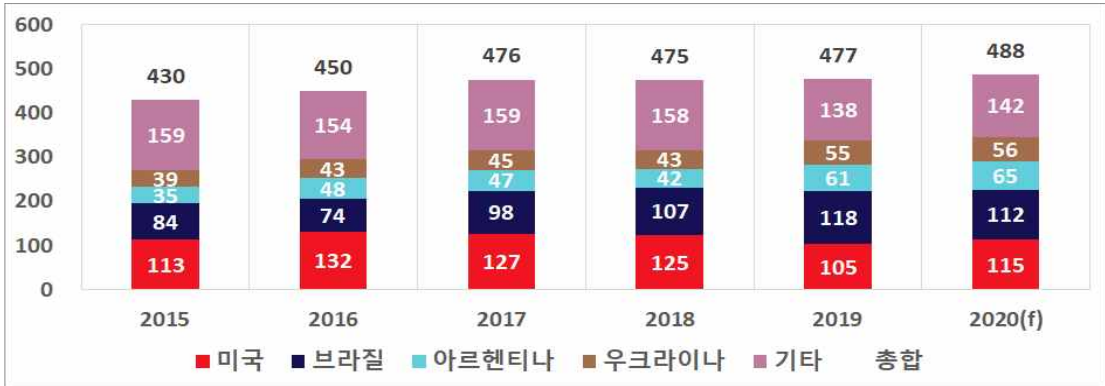
● 2020년 인도를 제외한 주요국의 연료탄 수입량 전년대비 1.6% 감소 전망

- 유럽 지역의 연료탄 수입량이 매년 큰 폭으로 줄어들고 있는 것으로 나타남. 올해에는 인도를 제외하고는 주요국의 연료탄 수입량이 마이너스 성장을 기록할 것으로 예상됨



[그림 68] 곡물 해상물동량 추이 (수출)

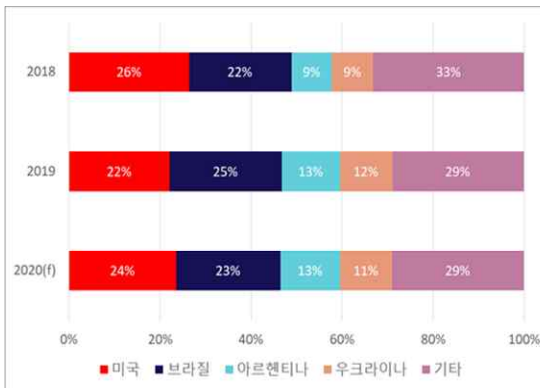
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 69] 곡물 수출국 비중

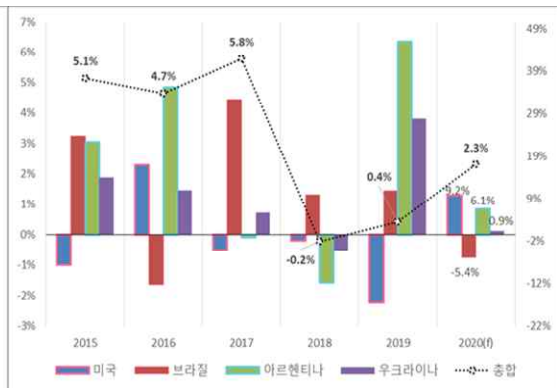
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 70] 주요국의 곡물 수출량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 브라질을 제외한 주요 곡물 수출국의 수출량은 전년대비 2.3% 증가 전망

- 미국과 중국의 1단계 합의로 올해 미국산 대두와 밀의 수출량이 증가할 것으로 전망되고 있음. 올해 미국은 전년 대비 9.2% 증가한 1억 1,500만 톤의 곡물을 수출할 것으로 예상됨. 반면 브라질의 수출량은 전년 대비 5.4% 감소한 1억 1,200만 톤에 그칠 것으로 전망됨
- 곡물 해상물동량 부분은 카자흐스탄, 베트남, 세르비아 등이 코로나19에 대비해 내수용 곡물 재고를 늘리고자 곡물 수출량을 줄이는 등의 조치를 취하는 것으로 나타났으나, 주요 수출국인 미국, 브라질 등에서는 특별한 움직임이 보이지 않음



[그림 71] 곡물 해상물동량 추이 (수입)

(단위: 백만톤)



자료: 자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 72] 곡물 수입국 비중

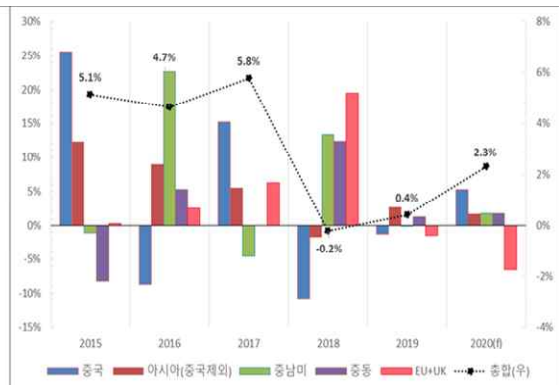
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

[그림 73] 주요국의 곡물 수입량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 EU를 제외한 주요 곡물 수입국 수입량은 전년대비 2.3% 증가 전망

- 올해 미국과 중국이 1단계 무역 협정에 합의로 중국의 곡물 수출량이 증가할 것으로 예상됨. 중국의 곡물 수입량은 전년대비 5% 증가한 1억 800만 톤이 될 것으로 전망됨
- 실제로 올해 1월에서 2월까지 중국이 수입한 대두량은 총 1,350만 톤으로 전년 대비 14% 증가한 것으로 집계됨. 앞으로도 중국은 미국산 곡물 수입량을 늘릴 것으로 예상됨



파나막스선 : 공급동향

[그림 74] 파나막스선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년대비 %)

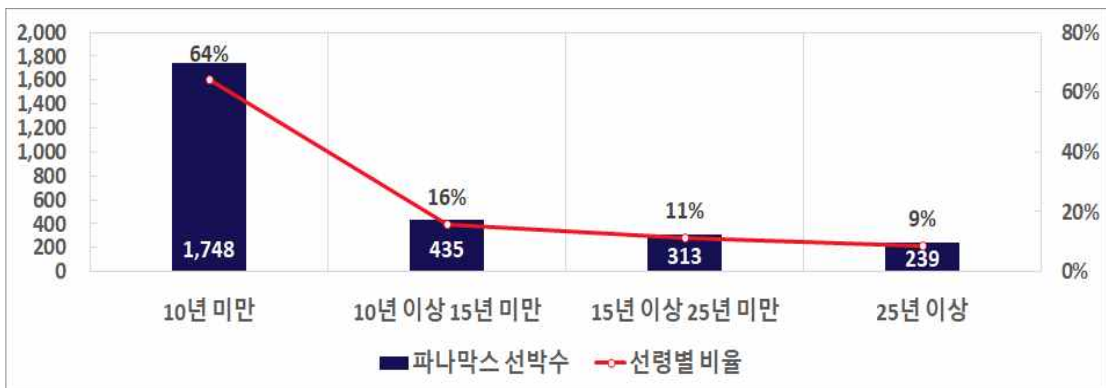


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 선복량은 2억 1,800만 DWT 기록 전망
 - 파나막스선의 선복량은 전년대비 5.2% 증가할 것으로 예상됨

[그림 75] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



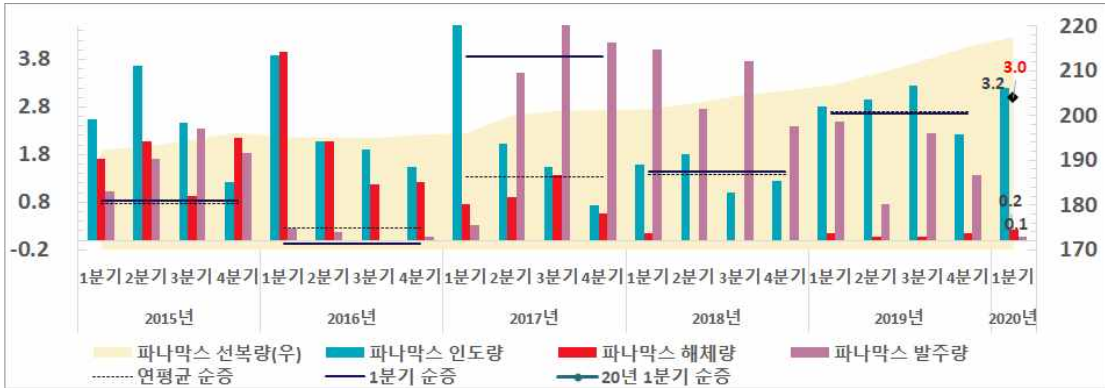
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 파나막스선 건실한 선령구조 유지 (파나막스선 중 64%가 선령 10년 미만)
 - 파나막스선 총 2,735척 중 선령이 10년 미만인 선박이 64%, 10년 이상 15년 미만인 선박이 16%, 15년 이상 25년 미만이 11%, 25년 이상은 9%임. 건실한 선령구조를 가지고 있음



[그림 76] 파나막스선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증, 발주량, 선복량)

(단위: 백만DWT)



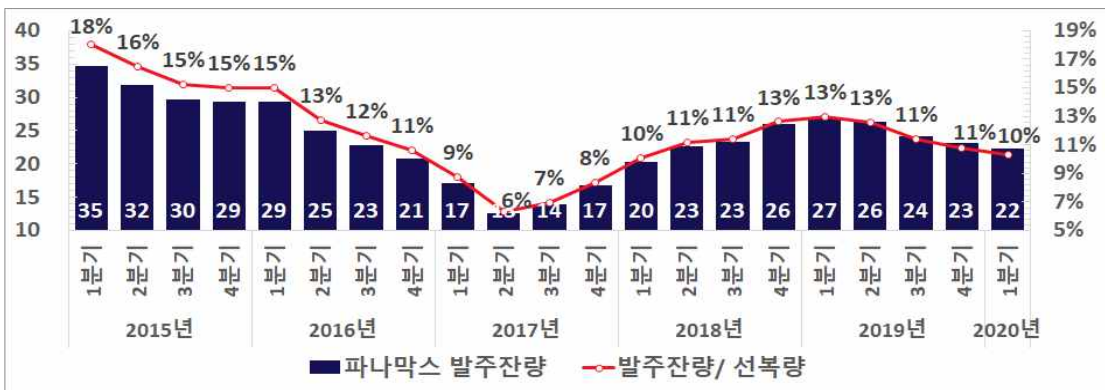
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 1분기 파나막스선 순증은 300만 DWT 기록

- 올해 1분기 파나막스선 순증은 300만 DWT로 전년 동분기 대비 12%, 전기 대비 43.8% 증가함. 인도량은 320만 DWT 증가한데 반해 해체량은 20만 DWT를 기록함. 또한 발주량이 전년 동분기 대비 97% 가량 줄어들

[그림 77] 파나막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 1분기 파나막스선 선복량 대비 발주잔량은 10% 기록

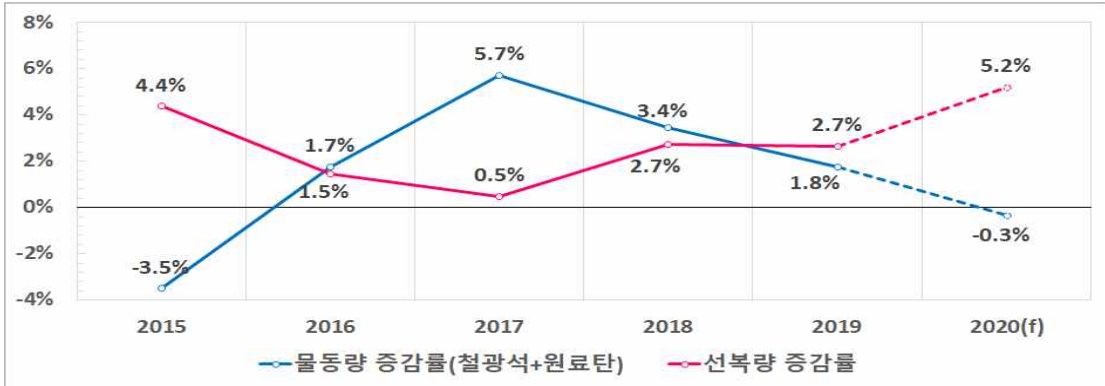
- 올해 1분기 파나막스선의 발주잔량은 2,200만 DWT로 전년 동분기 대비 16.5% 줄어든 것으로 나타남



파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 78] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 물동량 증가율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
 - 선복량 증가율은 5.2%, 물동량 증가율은 마이너스를 기록할 것으로 전망됨

[그림 79] 파나막스선 2분기물 FFA 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

- 2020년 파나막스선 FFA 2분기물, 3월달 평균가격은 9,430달러/일 기록
 - 1분기 동안 파나막스선 FFA 2분기물 가격 변화 추이를 살펴보면 코로나19의 여파를 크게 받지 않는 것으로 보임



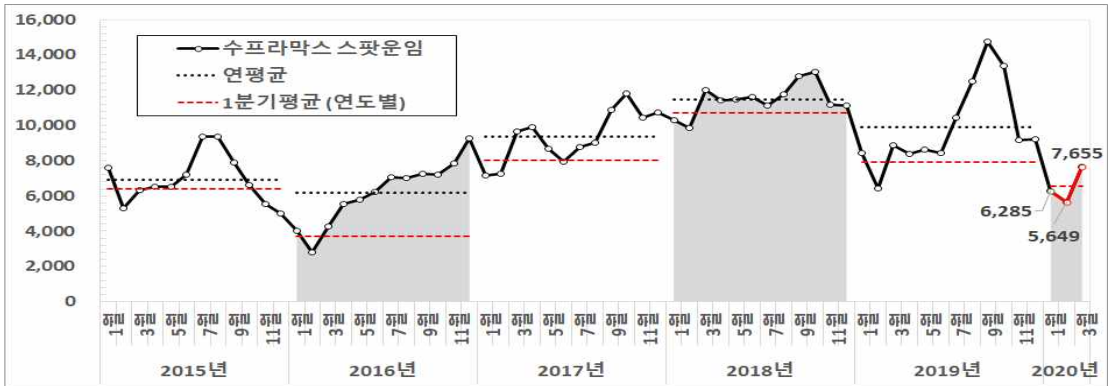
- 이는 1월과 2월에 브라질산 대두와 우크라이나산 옥수수 물동량이 지속적으로 시장에 공급되었기 때문임. 1월과 2월 전 세계 곡물 수출량은 6,300만 톤에 이르렀으며, 이는 최근 5년 평균 곡물 수출량보다 600만 톤 증가한 수준이었음
- 다만 3월에 들어서면서 FFA 2분기물 월평균 가격이 전월대비 15% 하락한 9,430달러/일을 기록했는데, 이는 공급과잉 현상과 세계 석탄 수출국 5위인 콜롬비아의 탄광운영 축소 발표, 코로나19 확산 방지를 위한 인도, 남아공 등의 봉쇄조치 등이 시장 심리에 부정적 영향을 미쳤기 때문임



수프라막스선 : 운임동향

[그림 80] 수프라막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

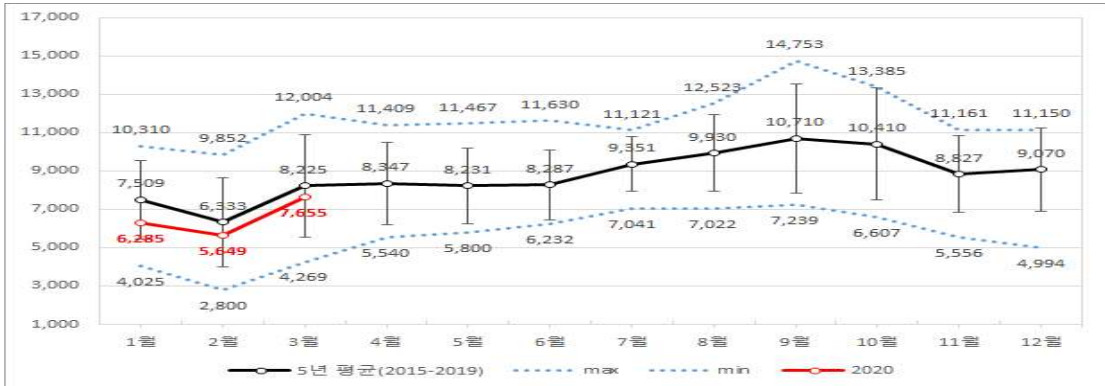
● 2020년 1분기 수프라막스선 운임은 전년동기대비 17.3% 하락

- 올해 1분기 평균 운임은 1일 6,530달러를 기록함. 전년 동기 대비 17.3% 하락한 수준이며, 전기 대비 38% 급락함
- 올해 들어서 수프라막스선 운임은 IMO 환경규제, 인도네시아산 니켈원광 수출 금지 소식과 계절성까지 더해져 이미 하락세로 출발했음. 여기에 코로나19의 여파까지 더해져 올해 1분기 운임 하락이 가속화됨
- 참고로, 2016년 이후 수프라막스선의 연평균 운임은 상승세를 지속해 2018년에는 1일 11,000달러대를 기록했으나, 다음해에 하락세로 돌아섬. 1분기 평균 운임도 연평균 운임과 유사한 흐름을 보임



[그림 81] 수프라막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)

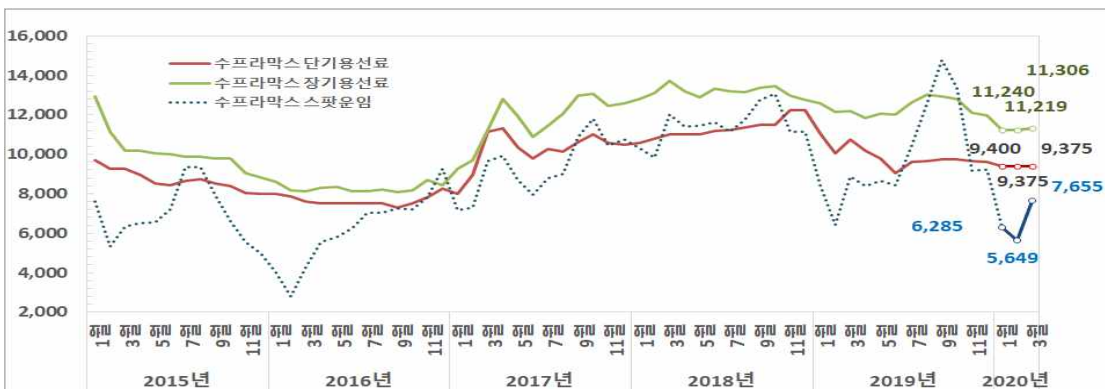


자료: 클락슨

- 최근 5년간 수프라막스선 운임의 계절성을 감안하면 평균을 하회하는 수준(2015년~2019년)
 - 1월 수프라막스선 평균 운임은 IMO의 환경규제와 인도네시아산 니켈원광 수출 금지 등으로 시장 내 불안감이 확산되면서 전월 대비 31% 하락한 6,285달러/일로 하락 출발함
 - 여기에 코로나19 사태로 중국내 제조업체 및 건설업체의 운영이 중단되고, 그 여파로 2월 중국의 PMI는 35.7로 역대 최저치를 기록함. 이러한 악재가 겹치면서 수프라막스선 2월 평균운임은 전월 대비 10% 하락함

[그림 82] 수프라막스선 스팟운임과 용선료 추이

(단위: 달러/일)

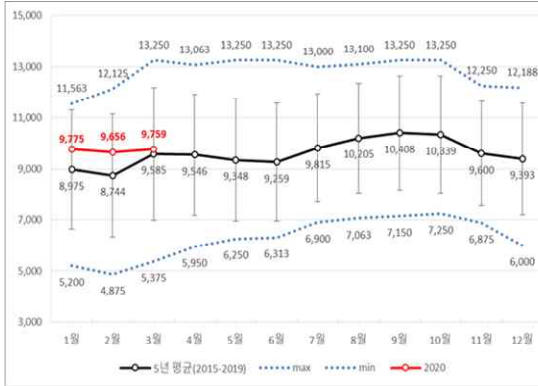


자료: 클락슨



[그림 83] 수프라막스선 단기용선료의 계절성

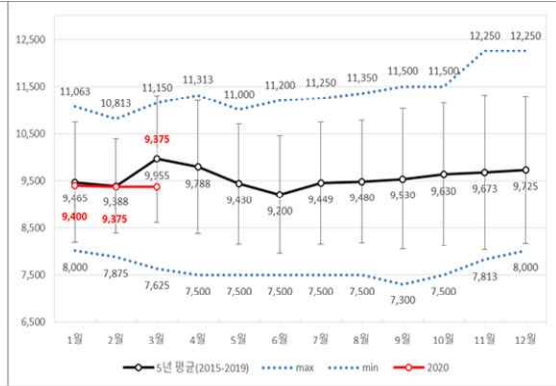
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 84] 수프라막스선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

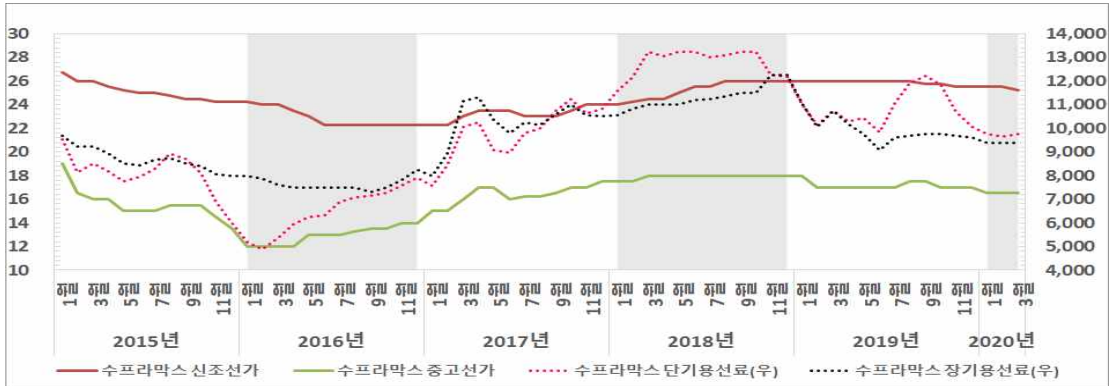
● 1분기 수프라막스선의 장단기 용선료간의 차이가 전기 대비 확대

- 1분기 동안 월평균 수프라막스선 운임과 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면, 단기용선료는 전기 대비 10%, 전년 동기대비 8% 하락했으며, 장기용선료는 전기 대비 3%, 전년 동기대비 12% 하락한 것으로 나타남



[그림 85] 수프라막스선 용선료와 선가 추이

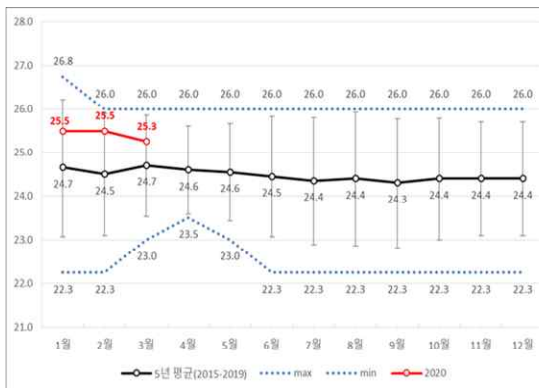
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 86] 수프라막스선 신조선가의 계절성

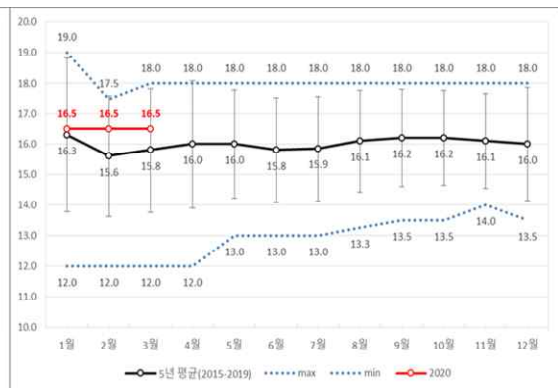
(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

[그림 87] 수프라막스선 중고선가의 계절성

(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

● 전분기 대비, 올해 1분기 수프라막스선 신조선과 중고선가간 차이가 소폭 확대

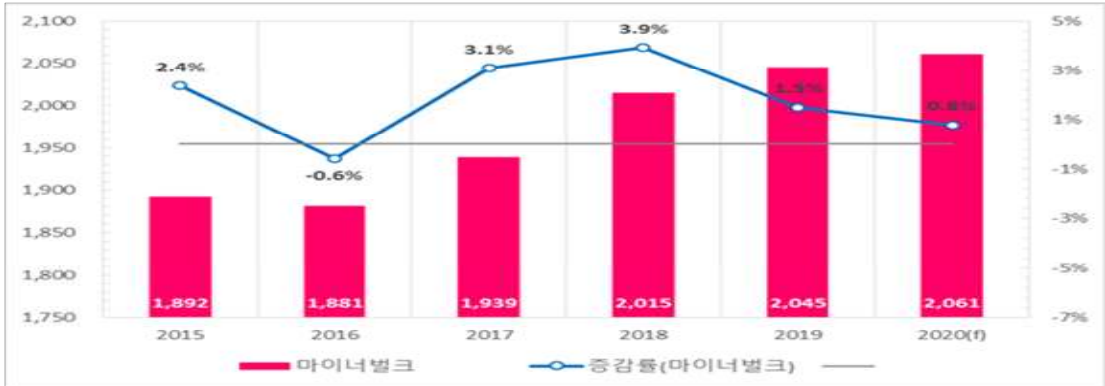
- 1분기 동안 신조선과 중고선의 월평균 가격 변화 추이를 살펴보면, 신조선가는 전년 동기 대비 2.2%, 중고선가는 4.8% 하락한 것으로 나타남
- 신조선가는 전기대비 0.6%로 소폭 하락했으나 중고선가는 전기 대비 2.9% 하락함



수프라막스선 : 수요동향

[그림 88] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤, %)

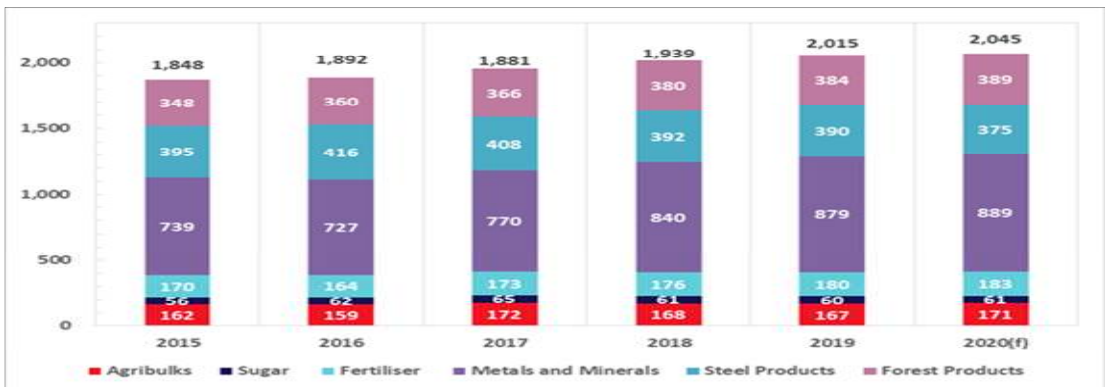


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 20억 6,100만 DWT 기록 전망
 - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 0.8% 증가할 것으로 예상됨

[그림 89] 마이너벌크 품목별 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)

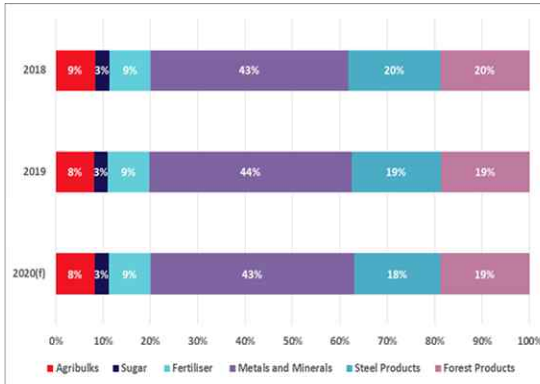


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020



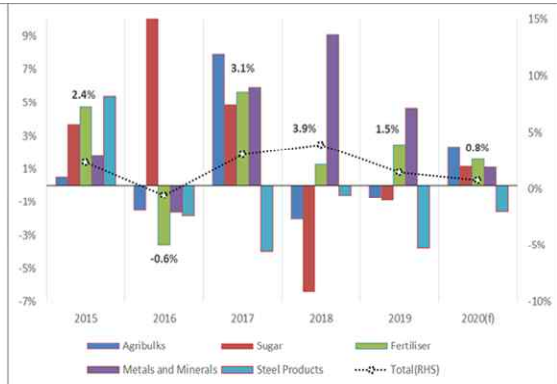
[그림 90] 마이너벌크 품목별 비중

(단위: %)



[그림 91] 마이너벌크 품목별 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 0.8% 증가 전망

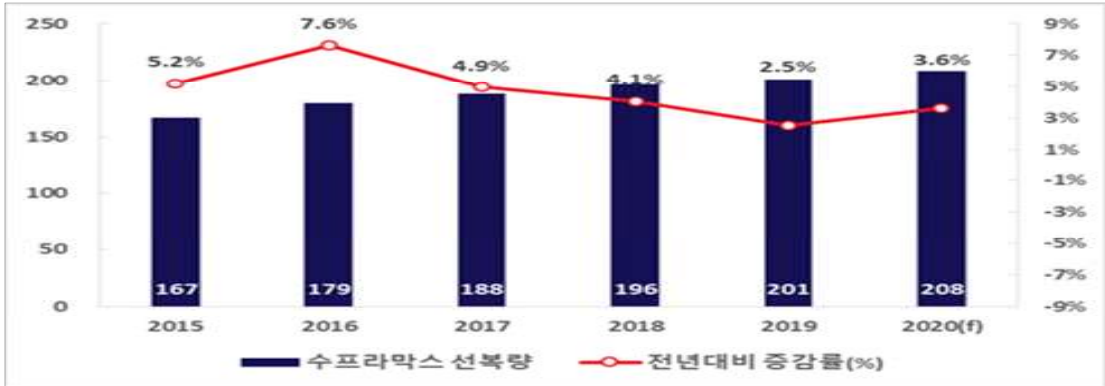
- 올해에도 작년에 이어 마이너벌크 해상물동량의 증가폭이 둔화되고 있음. 특히 철강제품의 해상물동량 증가율은 마이너스 성장을 기록 중임
- 1분기에는 코로나19 확산으로 인해 2월 중국의 PMI는 50이하를 기록하고, 중국철강협회는 자국 내 철강 완제품 재고량 증가로 생산량을 줄여달라는 요청을 하고 있는 상황임. 여기에 인도의 산업활동 감소 소식도 마이너벌크 해상물동량 증가에 부정적으로 작용함



수프라막스선 : 공급동향

[그림 92] 수프라막스선 선복량 변화추이 및 증감률

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

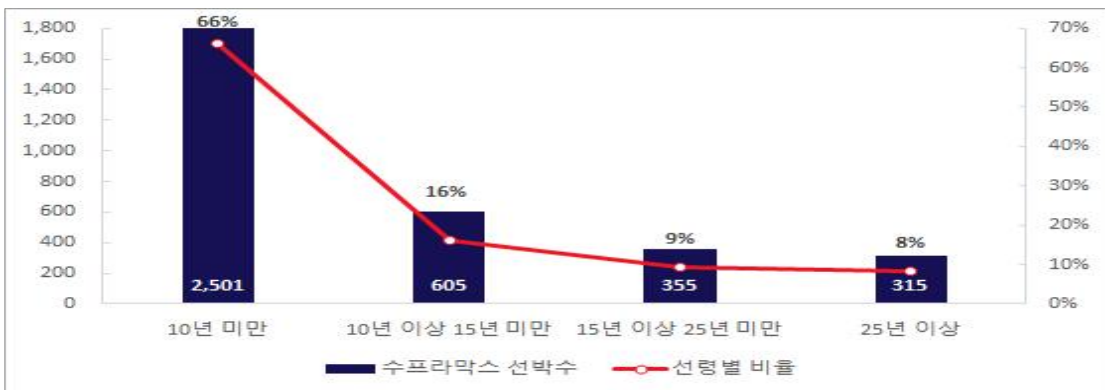


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 전년 대비 3.6% 증가할 것으로 전망
 - 올해 수프라막스선 선복량은 2억 800만 DWT가 될 것으로 예상됨

[그림 93] 수프라막스선의 선령구조

(단위: 척, %)



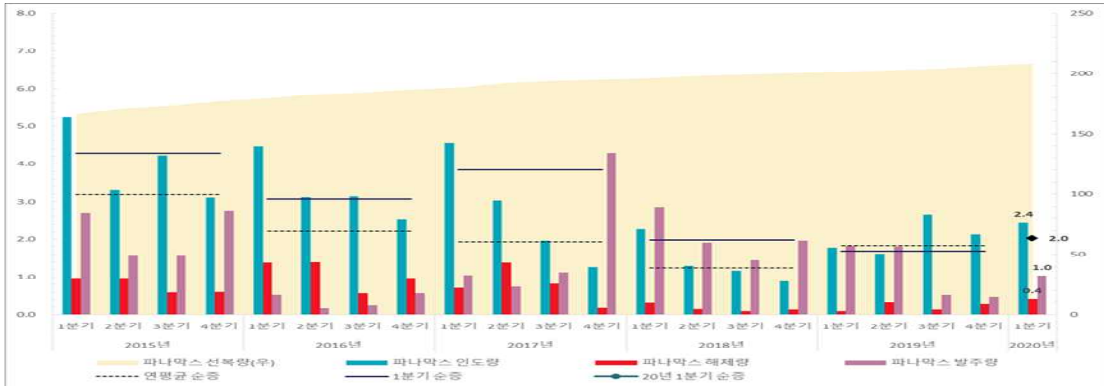
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지 (수프라막스선 중 66%가 선령 10년 미만)
 - 수프라막스선 총 3,776척 중 선령이 10년 미만인 선박이 66%, 10년 이상 15년 미만인 선박이 16%, 15년 이상 25년 미만 선박 9%, 25년 이상이 8%임. 건실한 선령구조를 가지고 있음



[그림 94] 수프라막스선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증, 발주량, 선복량)

(단위: 백만DWT)



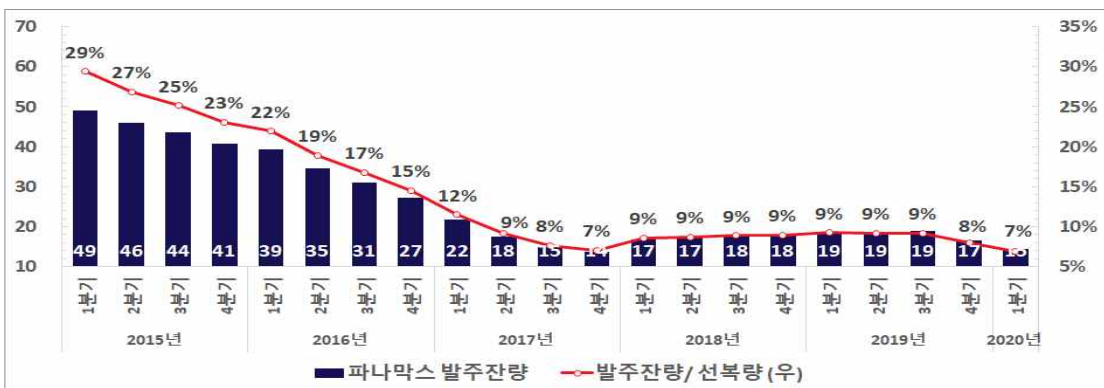
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

● 2020년 1분기 순증은 200만 DWT 기록

- 2017년부터 2019년까지 연평균 순증은 꾸준히 증가했으나, 1분기 순증은 2017년에 정점을 찍은 후 2019년까지 하락추세임
- 올해 1분기 수프라막스선 순증은 200만 DWT로 전년 동분기 대비 19.9% 증가한 것으로 나타남. 올해 1분기 해체량은 40만 DWT를 기록함. 이는 작년 1분기 해체량(10만 DWT)대비 4배, 연평균 해체량(20만 DWT)대비 2배 증가한 수준임
- 올해 1분기 발주량은 100만 DWT로 작년 4분기(50만 DWT)와 비교하면 2배 늘어났으나, 전년 동분기(180만 DWT)와 비교하면 2배 줄어든 수준임

[그림 95] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020



- 2020년 1분기 선박량 대비 발주잔량은 7% 기록
 - 올해 1분기 수프라막스선 발주잔량은 1,450만 DWT로 전년 동분기 대비 21.8% 줄어든 것으로 나타남



수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 96] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook March 2020

- 2020년 물동량 증가율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
 - 전년대비 선복량 증가율은 3.6%, 물동량 증가율은 0.8%로 전망됨

[그림 97] 수프라막스선 FFA 2분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

- 2020년 수프라막스선 2분기물의 3월달 평균 가격은 7,820달러/일 기록
 - 1분기 동안 수프라막스선 FFA 2분기물 가격 변화를 살펴보면 코로나19사태 확산에 따라 1월과 2월 평균은 9,000달러 대를 유지함. 2월 말에 중국철광협회가 코로나19의 여파로 철강 제조업체에게 생산량을 줄여 줄 것을 요구했다는 소식이 시장에 전해지면서 3월 평균은 전월대비 15.7% 하락한 7,820달러/일을 기록함



주요뉴스

● 브라질, 호주 사이클론 등의 자연재해 영향으로 케이프선 운임 급락

- BDI가 600 이하를 기록함. 이는 주요 철광석 수출국인 브라질과 호주에서 사이클론 등의 자연재해로 인해 철광석 수출 일정이 지연되고 있기 때문임. 이 여파가 케이프선 운임에 부정적으로 작용한 것이 BDI가 최근 4년 이내 최저 수준을 기록한 이유인 것으로 분석됨
- 브라질은 호우로 인해 철광석 수출량이 기존의 3분의 1 이하로 감소한 것으로 알려지고 있으며, 호주 사이클론 또한 철광석 수출량 감소에 영향을 미치고 있는 것으로 알려짐
- 또한, 발라스트 상태의 선박이 증가하고 있어 시황에 하락압력을 가중시키고 있는 것으로 알려짐

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115720> (로그인 필요)

● IMO 환경규제 여파. 1월 건화물선 평균선속 2019년 대비 2% 감소

- 선박 SOx 규제가 발효해 연료비용이 큰 폭으로 상승하면서 해운 선사들이 감속 운항을 실시함. 클락슨(Clarkson)에 따르면 건화물 운반선의 1월 평균선속은 2019년 평균선속 대비 2% 감소함
- 해운 관계자에 따르면 저유황유(Low Sulfur Fuel Oil·LSFO) 가격이 고공행진을 한다면 추가 감속이 있을 수 있다고 예상됨. 일반적으로 선박 엔진의 마력은 선속 3승에 비례해 선박 속도를 낮추면 출력 마력이 줄어들면서 연료소비량 절감효과가 커지게 됨
- 2020년 1월부터 선박 SOx규제 적용이 시작되면서 선박용 연료는 황 성분 농도 0.5% 이하의 LSFO가 주류가 되었음. 2월 중순 기준 LSFO는 기존 고유황 연료유(High Sulfur Fuel Oil·HSFO) 대비 톤당 200달러 정도 비싸며, 연초에는 LSFO 가격이 톤당 700달러를 초과(싱가포르항 기준)하면서 선사들의 선박 연료유 구입비용이 급증했음
- 화주들은 대체적으로 LSFO로의 연료 전환에 따른 추가 할증료를 최소화하기 위해 저속 운항을 요구하고 있음
- 감속 운항은 연비 절감을 위한 추가 비용이 소요되지 않아서 연비 증대에 효과적인 방법으로 평가됨

<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)



● 코로나 바이러스로 인도네시아 정부 자국선원 중국 송출 금지

- 인도네시아 정부는 해운 관계자(maritime players), 특히 선원들이 중국 등 코로나 바이러스 발병 지역인 국가·지역에 입국하는 것을 금지시켰음
- 인도네시아 시컴(Seacom) 해상통신총국은 인도네시아 정부가 다시 송출 가능을 선언할 때까지 중국 등 코로나 바이러스 창궐 지역에 자국 해운관계자를 송출하는 것을 재고해야 함을 요구하는 회람문을 발표했음
- 이는 인도네시아 정부의 중국 항공여행 금지 및 중국산 가축 수입 중단에 연이은 조치임. 중국은 인도네시아산 석탄과 원유의 수입국이며, 인도네시아 정부의 자국선원 송출 금지는 건화물선과 유조선 물동량을 감소시킬 것으로 전망됨
- 다만 중국 측 수입량이 동일하게 유지된다고 전제할 때 기존 인도네시아에서 호주·중동으로 출하지가 변경되면서 톤-마일은 오히려 증가할 수 있다는 분석도 있음
- 생산량 기준 세계 최대 석탄 생산국이자 원유의 생산국이기도 한 인도네시아는 중국을 동 상품들의 최대 수출 시장으로 간주하고 있음. 그럼에도 불구하고 대중국 교역에 참여하는 해운 관계자들의 중국 등으로의 입국을 금지시킨 것은 자국선원 보호주의에 입각한 결정으로 풀이됨
- 글로벌 해운 컨설팅사인 아르고스 미디어(Argos Media)의 추산에 따르면 인도네시아는 2019년 상반기 중 최소 7,100만 톤 이상의 석탄을 중국에 수출하였음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130921/Coronavirus-Indonesians-urged-not-to-send-crew-to-China> (로그인 필요)

● 중국 기항 선박에 운임 인하 요구

- 중소형 건화물 스팟용선 시장에서 중국 기항 이후의 선박 기용을 기피하는 움직임이 나타나기 시작함. 인도네시아 등에서 중국 출항 이후「14일 경과」라는 입항 가능 조건을 부과하고 있어 중국 기항 선박의 원활한 입출항에 차질이 생기는 경우가 발생하고 있기 때문임
- 용선자 중 이러한 불편함 및 장래 입항금지 조치가 발동될까 우려해 중국 기항 선박 용선을 기피하는 분위기가 점차 확산되고 있으며, 중국 기항 선박을 기용할 경우 선주에게 용선료의 일정 부분 인하를 요구하는 사태가 발생하고 있음
- 세계보건기구(World Health Organization·WHO)가 신형 코로나 바이러스로 인한 폐렴 잠복기를 14일로 추정하고 있기 때문에 인도네시아는 중국 입항 전력 선박에 대해서도 동 기간의 경과를 요구하고 있는 것임
- 중국 입항 선박 중에는 다음 기항 국가로 입항이 가능함에도 14일이 경과하지 않았기 때



문에 운항스케줄을 늦출 수밖에 없는 경우가 발생하고 있으며, 이처럼 원활한 배선이 곤란하기 때문에 중국 기항선은 스팟시장에서 경원되기 시작하고 있음

- "기용하는 경우에도 용선자가 디스카운트를 요구해 염가 성약이 되는 경우가 있다" (EU 해운 관계자). 다만 중국 기항선 경원 현상이 나타나는 곳은 주로 아시아 역내에 배선되고 있는 중소형 건화물선에 한정되고 있음
- 케이프사이즈 등 대형 건화물선은 주로 철강 원료의 수송에 종사하기 때문에 출하지는 호주·브라질 등이며, 중국에 기항한다고 해도 편도 14일 이상이 소요되기 때문임
- "대형선은 중국 기항의 유무로 스팟시장에서 운임 차이가 발생할 가능성이 적다" (EU 해운 관계자). 반면 중소형 건화물선은 곡물, 석탄, 마이너 벌크 등 다양한 화물을 적재하는데, 중소형 건화물선은 중국 주변 아시아권 배선이 많기 때문에 14일 경과의 제한이 운항 상의 애로 요인이 될 수 있음
- 2월 19일 스팟운임은 케이프사이즈 일일 2,000달러대, 파나마스·핸디막스가 일일 5,000달러대로 건화물선은 전 선형을 망라하고 선박관리비를 감당할 수 없는 저수준의 운임을 기록하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116288> (로그인 필요)

● 중국 기항선의 차기 용선자를 찾는데 시간 소요. 중국으로의 출하 보류 움직임 확산

- 태평양 수역에서 중소형 건화물선의 수송 수요 침체가 현저한데, 신종 폐렴의 감염 확대로 화물의 움직임이 제한되고 있기 때문임
- 부정기 건화물선 관계자는 현재 사업환경에 대해 "선박이 내일 어느 항만에 기항할지를 오늘에서야 결정할 정도로 화물을 구하기 어려운 상태"라고 언급했음
- 핸디막스나 핸디사이즈는 항만에 하역하기 1-2주 전에 기항이 결정되는 것이 일반적임
- 신형 코로나 바이러스 확산 영향으로 중국 일부 항만에서는 근로자 부족으로 인한 하역 기능 저하로 하역 지연이 발생하고 있으며, 이로 인해 중국으로의 선박 출하를 보류하는 움직임이 나타나고 있음
- 또한 코로나 바이러스로 인한 검역 강화로, 중국 기항 선박이 차기 용선자를 찾는 것이 어려워지고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116293> (로그인 필요)

● 코로나로 세계 경제성장을 하향 조정. IMF는 2021년까지 세계경제에 영향을 줄 것으로 전망

- 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index)가 2020년 2월과 같이 심하게 하락한 것은 2008년 글로벌 금융위기 때였음. 중국은 해상 물동량의 40%를 점유하고 있으며, 중국의 무역량



축소는 전 세계 경제에 영향을 줄 수 밖에 없음. 건화물선 선사들의 주가가 폭락했으며, 해운업과 관련이 적은 애플도 이번 주 코로나 바이러스 영향으로 중국에서의 아이폰 판매에 타격이 있을 수 있다고 발표했음

- 세계 경제 애널리스트들은 그 어느 때보다도 세계 경제 성장 둔화에 대해 우려하고 있음. 국제통화기금(International Monetary Fund·IMF)은 올해와 2021년 세계 성장률 전망치를 하향 조정했으며, IMF는 코로나 바이러스가 세계 경제에 미치는 영향이 2021년까지 이어질 것으로 전망하고 있음
- IMF 보고서에 따르면 중국 GDP는 2020년에 최근 30년 중 최저 수준으로 증가할 것으로 예측되었음. 이는 해운 시황을 악화시키고 있는 코로나 바이러스뿐만 아니라 미·중 무역전쟁의 영향이기도 한데, 미·중이 1단계 협정을 체결했지만 관세는 그대로 유지되고 있으며 미·중간 정치 관계는 긴박하게 돌아가고 있음
- BDI는 2월 18일 430포인트를 조금 넘어섰으며 이는 2019년 9월 3일 대비 83% 낮은 수준임. 건화물 선사인 Navios Maritime Partners의 Angeliki Frangou CEO는 최근 재무결산 발표에서 "해운을 둘러싼 상황이 유동적이기 때문에 2020년 해운시황을 예측하기 어렵다"고 해운 시황 불확실성에 대한 우려를 표명했음
- 시황 침체를 겪고 있는 건화물 시장에 고무적인 뉴스는 2020년 건화물선 해체량이 급증하고 있다는 것으로, Clarksons Research 데이터에 따르면 올해 해체량 수준은 작년 이맘때에 비해 거의 150% 증가했음. 대량 스크랩 발생은 건화물선 수급이 균형에 이르게 하는 데 도움이 될 것임
- 다만 우려되는 것은 철광석 수요인데, 중국 철강 생산 둔화는 코로나 바이러스가 발생하기 이전에 이미 철광석 해상 이동에 타격을 입히고 있었음. TradeWinds에 따르면 볼틱 거래소(Baltic Exchange)가 발표한 브라질-중국 케이프사이즈 운임은 코로나 바이러스가 확산되기 이전인 1월 초에는 일일 24,000달러 이상이었는데 2월 중순 기준 일일 2,000달러 이하로 급감했음
- 코로나 바이러스로 인한 트럭 운전자 부족으로 중국은 철광석을 항만에서 공장으로 수송하는데 어려움을 겪고 있으며, 중국 철강 노동자들 다수가 격리기간 동안 집에서 머무르고 있음. 철광석 재고는 이미 다량 쌓여 있어 재고가 전량 운송되기까지 상당한 시간이 걸릴 것으로 보임
- 코로나 바이러스의 완벽한 통제나 종식 가능성을 전망하는 것은 아직 불가능하다고 평가되며, 무분별한 모기지 대출로 야기된 2008년 세계 금융위기와 달리 코로나 바이러스가 해운에 미치는 영향을 정확히 예측하기는 어려움



- 코로나 바이러스는 퍼펙트스톰(perfect storm)처럼 세계 경제를 침체시키고 있지만 새로운 나무들이 자랄 수 있는 여지가 남아 있어야 함

<https://www.tradewindsnews.com/opinion/shippings-perfect-storm-will-clear-the-ground-for-growth/2-1-758431?fbclid=IwAR3ohnl6iHMGr-6FfveexhHyvsEgHpdi04BgcVaAxoLCbvqzF-welbdWjl8> (로그인 필요)

● 포스트 코로나19, 건화물선 시황의 향방에 주목

- 코로나19가 종식된 후에 건화물선 시황에 대한 다양한 견해가 나오고 있음. 코로나19 사태가 어느 정도 수습될 경우, OPEX 이하를 기록 중인 현재 운임 수준보다는 회복될 것이라는 것이 공통적인 견해이나, 반등의 가능성이 있다는 주장과 선박공급과잉상태로 시황 회복은 제한적일 것이라는 주장으로 나뉨
- 반등의 가능성이 있다는 주장의 근거는 중국이 경기부양책을 발표함에 따라 원자재, 마이너 벌크 등에 대한 수요 증가 가능성이 높다는 것임. 실제로 리먼 브라더스 사태 당시에도 중국이 내놓은 경기부양책의 여파로 건화물 시황이 상승했었다는 점을 제시함
- 또한, 코로나19의 영향으로 조선소 입거수리 기간이 길어지면서 가동률이 저하되고 있는 데다 준공이 연기되는 신조선 선박도 속출하고 있어 선박 공급 측면에서도 오히려 시황에 호재로 작용할 것이라고 설명함
- 시황 회복이 제한적일 것이라는 주장을 펼친 근거는 다음과 같음. 계절 요인에 의한 물동량 이동 둔화가 4월 이후 해소될 것으로 기대하며, 이로 인해 건화물 시황이 일정 수준으로 회복될 것으로 보고 있음. 다만 선박공급량 등 펀더멘털적으로 회복되는 요소가 눈에 띄지 않는다는 게 업계 관계자의 설명임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116329> (로그인 필요)

● 케이프선과 파나막스선 운임간의 역전현상 발생

- 파나막스선과 케이프선 운임 차이가 3배 이상으로 확대되고 있음. 파나막스선 운임은 3월에 들어서면서 9,000달러 대를 기록한 반면 케이프선 운임은 2,000달러 초반 대를 기록함. 최근 곡물 수송수요에 힘입어 파나막스선 운임이 회복세를 보이면서 운임간의 간격차가 심화되고 있는 것으로 나타남
- 일반적으로 3월에 남미발 중국향 곡물 수송 수요가 활발한데, 3월 출하 시즌 본격화를 배경으로 발라스트 상태로 남미로 향하는 파나막스선박이 늘 정도로 곡물 물량이 시장에 풀리고 있는 상황임
- 반면 케이프선 운임에 대해 5~6월경에는 회복될 것으로 전망되고 있으나, 코로나19 사태가 장기화 되면 시황 개선이 늦어질 수도 있다는 우려가 제기됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116822> (로그인 필요)



● **건화물선 시황, 핸디사이즈 운임 상승. 이외 선형은 시황 하락**

- 핸디사이즈 운임은 3월 24일에도 꾸준한 상승세를 이어갔으며, 건화물선 중 다른 선형은 하락세를 보였음
- 볼틱핸디사이즈지수(Baltic Handysize Index)는 3월 24일 전일 대비 2포인트 상승한 430을 기록했으며, 가중평균 순수익(Time Charter Equivalent·TCE)은 전일 대비 31달러 상승한 일일 7,736달러를 기록했음
- 2월 17일 이후 핸디사이즈는 볼틱핸디사이즈지수 기준 290포인트 상승, TCE 기준 5,221달러 상승했음
- 건화물선 컨설턴트사인 Jefferies는 핸디사이즈 운임이 꾸준히 상승하고 있지만, 3월 24일 핸디사이즈를 제외한 건화물선 다른 선형들의 운임은 유의미한 상승이 이루어지지 못했다고 언급함
- Jefferies는 "대부분의 건화물선 선종에서 운임 회복이 이루어지지 않았으며, 핸디사이즈는 상승했지만 상승 폭이 5% 미만이다"라고 언급했음
- Noble Capital Markets은 일반적으로 소형선이 대형 항만에는 입항하지 않는 것을 감안할 때 핸디사이즈 운임 상승은 중소형 항만들이 입지해 있는 아시아 국가들을 중심으로 서서히 경제활동 활성화를 이끌 수 있다고 전망했음
- Noble Capital Markets은 "중국 근로자들이 업무에 복귀하면서 현지 경제활동에 긍정적인 영향이 발생하고 있다"고 향후 건화물선 등 해운시황이 개선될 수 있다고 언급함
- 볼틱거래소는 일간 시장보고서에서 "중국에서 건화물선 활동이 늘어나고 있지만 운임은 여전히 낮은 수준을 유지하고 있다"고 밝혔음
- 3월 24일 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index)는 전일 대비 14포인트 하락한 603을 기록했으며, 볼틱케이프사이즈지수(Baltic Capesize Index)는 전일 대비 1포인트 하락한 110, 케이프사이즈의 가중평균 순수익은 전일 대비 14달러 하락한 3,086달러를 기록했음
- 3월 24일 볼틱파나마크스지수(Baltic Panamax Index)는 28포인트 하락한 746을 기록했으며, 가중평균 순수익은 일일 6,968달러에서 6,714달러로 하락했음
- 볼틱수프라마크스지수(Baltic Supramax Index)도 하락해 3월 23일 732포인트에서 3월 24일 720포인트로 하락했음

https://www.tradewindsnews.com/bulkers/handysizes-maintain-upward-trend-amid-dry-bulk-sector-dip/2-1-780664?fbclid=IwAR2xNxiqViOSqqdfZ_5K31VduZ5pzLn-jfkJUvWe1CdfMzIOUiiMoY5EK30 (로그인 필요)



● **건화물선 시황 둔화 이어져. 시장 회복에 대한 긍정적 전망도 제기**

- 건화물 시장은 작업장 폐쇄와 채굴 작업을 중단하도록 하는 코로나 바이러스의 광범위한 확산으로 인해 불가피한 차질을 빚고 있음
- 다행인 점은 건화물 관계자 사이에서 시장 회복 능력에 대한 낙관론이 나오고 있다는 것으로 중국은 현재 공장 가동률이 회복 모드에 있음
- 코로나 바이러스로 인해 온라인상에서 개최된 캐피털 링크 국제해운포럼(Capital Link International Shipping Forum)에서 건화물선 선주들은 “바이러스 종식 여부에 대한 불확실성으로 현재 건화물선 용선은 스팟시장에서만 거래가 일어나고 있으며, 기간물 계약이 거의 없는 상황”이라고 언급했음
- 그라인드로드 해운(Grindrod Shipping)의 마틴 웨이드(Martyn Wade) CEO는 바이러스가 장기간 지속된다면 이는 몇몇 국가에 매우 심각한 상황을 초래할 수 있다고 경고했음
- 웨이드 CEO는 경제활동 총량 중 수출입 비중이 높은 아르헨티나, 브라질 등의 국가에서 건화물 수출이 두어 달 이상 중단된다면 동 국가들의 경제성장률은 단기간 내에 큰 폭 하락할 우려가 있다고 덧붙였음
- 세이프 벌커즈(Safe Bulkers)의 루카스 바름파리스(Loukas Barmparis) CEO는 중국에서 감염이 효과적으로 통제되고 있는 등 코로나 바이러스는 조금씩 진정 국면에 접어들고 있다고 긍정적 전망을 제시했음
- 시너지 마리티임(Seenergy Maritime)의 슈타마티스 산타니스(Stamatis Tsantanis) CEO는 최근 철광석 가격이 톤당 8,590달러까지 상승했으며, 이는 중국 경기 회복을 시사하는 것이라고 언급했음
- 이러한 철광석 가격의 상승은 2019년 하반기처럼 건화물 시장이 연중 급격한 운임 회복을 할 것으로 기대하게 함
- 시너지 마리티임은 올해 남은 기간 중에 케이프사이즈 스팟운임은 일일 12,000달러에서 20,000달러 이상의 상승이 가능할 것으로 예상했으며, 파나막스 스팟운임의 경우 일일 11,000달러에서 12,000달러 이상의 상승이 가능할 것으로 예상했음
- 다만 중국의 경우 대부분의 노동력이 직장에 복귀하면서 정상적인 경제활동이 이루어지고 있는 반면 코로나 바이러스가 확산되고 있는 EU, 미국 등에서는 원활한 수출입을 위한 해결책을 찾아야 함
- 스콜피오 벌커즈(Scorpio Bulkers)의 로버트 벅비(Robert Bugbee) CEO는 "중앙정부는 고용을 유지하는 정책 등에 급급한 측면이 있다. 화물의 이동을 소홀히 해서는 안된다"고 주장했다



- 포럼에서 스타벌크(Star Bulk)의 해미시 노트(Hamish Norton) CEO는 건화물 시장의 신용도가 악화되고 있다고 경고했으며, 노트 CEO는 대형광물생산업체나 공익사업자 이외의 화주들과 운송계약을 체결하는 것에 대한 주의를 촉구하였음

https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131764/Dry-bulk-faces-inevitable-disruptions?fbclid=IwAR1NO7v3uHEFjw7lp_71W4MTnz43ylbGT8fJaVxxQhxwyo6Yg7b8Lru-yyk (로그인 필요)

원유선 및
제품선



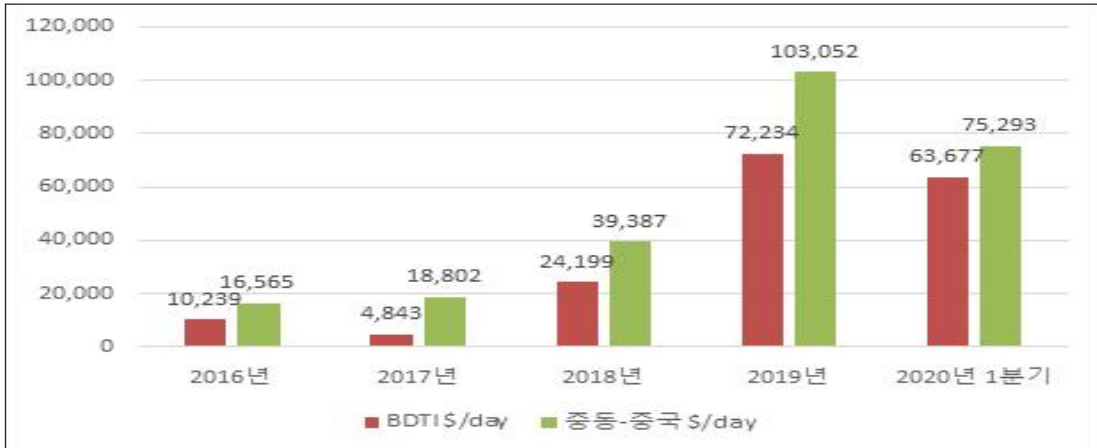
2020년 1분기 요약

- (운임) 2020년 1분기 중동-중국 평균운임(75,293달러/일)은 최근 4년(2016~2019) 평균 운임(44,45달러/일) 대비 약 1.7배 높음
 - 2020년 1분기 기간 용선료(1년·3년·5년물)는 전년 동기 대비 일일 약 3,300달러~9,000달러 상승
 - 2020년 원유 감산 결렬과 유가 하락 등 외부 요인에 따른 시세 폭등이 예상 수준을 넘어섰으며, 대외 요인이 안정화 되면 운임 상승세가 둔화 될 가능성이 있음
- (수요) 2020년 1분기 원유 생산은 석유수출국가구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국 일일 2,553만 배럴(2019년 일일 2,592만 배럴), Non-OPEC 일일 6,674만 배럴(2019년 일일 6,497만 배럴)을 기록했으며, 원유 수요는 일일 9,973만 배럴로 전년 대비 일일 6만 배럴, 0.06% 증가함
 - OPEC 등 석유시장 관계자에 따르면 2020년 1분기에 사우디아라비아의 증산, 유가 급락 등으로 원유 거래가 활성화 되고 있음
 - OPEC 등은 3월초 감산 합의를 위한 회의를 개최했음에도 불구하고 오는 4월부터 9개월 동안 일일 150만 배럴 공급을 감축하는 합의에 도달하지 못했음
- (공급) 2020년 VLCC 선복량은 804척, 2억 4,801만 DWT이며, 2021년 2억 5,814만 DWT로 전망됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)
 - 2020년 1분기 VLCC 총 13척, 395만 DWT의 선박이 인도된 것으로 추정됨
 - 2020년 연간 VLCC 발주량은 70척, 2,144만 DWT로 전망되며, 이는 2019년 109척, 3,365만 DWT 대비 39척, 35.8% 감소한 것임
 - 2019년 유조선 해체는 550만 DWT 발생, 2020년 유조선 해체는 1,680만 DWT로 추정되어 전년 대비 3.1배 규모의 해체가 발생할 것으로 전망됨
- (전망) 증산 및 유가하락 등의 외부 요인 우위로 시황 상승이 이어질 수 있음
 - 감산 협정 등 외부요인에 의해 운임이 등락하는 외부 요인 우위의 장세 전망



운임시장동향 : 운임현황

[그림 98] VLCC 운임 추이



자료: 클락슨(Clarksons)

- 2020년 1분기 중동-중국 평균운임(75,293달러)은 최근 4년(2016~2019) 평균운임(44,451달러) 대비 약 1.7배 높음
 - 2020년 1분기 전 항로, 전 선종을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 63,677달러(1,087)로 최근 4년 평균 27,879달러보다 약 2.3배 높음
 - 2020년 1분기 유조선 시장은 연초 상황 둔화 국면이 있었지만 3월초 사우디아라비아, 러시아 등의 증산 계획 발표 영향으로 3월 이후 상황이 반등하면서 견조한 상황이 되었음

[표 5] VLCC 현물운임 추이

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년 1분기	평균 ('16~'19)
BDTI Index	786.85	798.15	855.39	1,503.00	1,086.78	985.83
BDTI \$/day	10,239	4,843	24,199	72,234	63,677	27,879
중동-중국 WS	58.59	56.68	65.81	121.99	88.65	75.75
중동-중국 \$/day	16,565	18,802	39,387	103,052	75,293	44,451

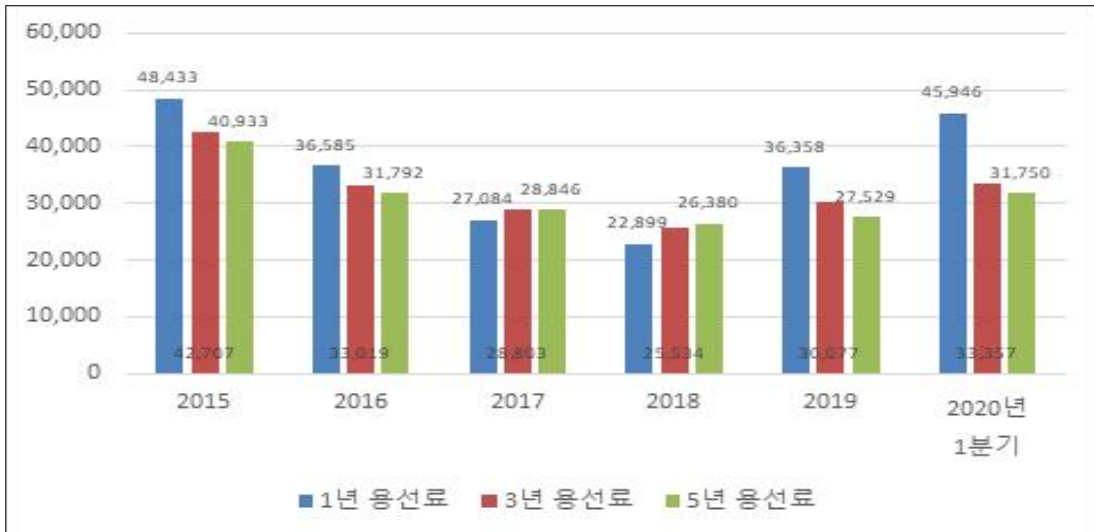
주 : 중동-중국 27만톤 급 기준임.

자료: 클락슨



[그림 99] VLCC 기간용선료 추이

(달러/일)



주 : 31만톤 VLCC 기준임.

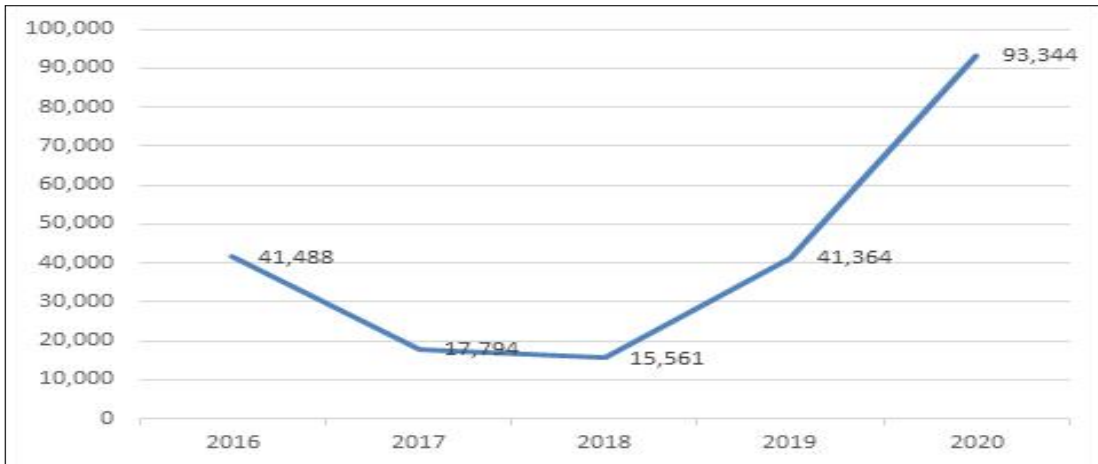
자료: 클락슨

- 2020년 1분기 단기 용선료(1년)는 45,946달러로 2019년 36,358달러 대비 26.3% 상승했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 대비 높음
 - 2020년 1분기 중기 용선료(3년)는 33,357달러로 2019년 30,077달러 대비 10.9% 상승함
 - 2020년 1분기 장기 용선료(5년)는 31,750달러로 2019년 27,529달러 대비 15.3% 상승함
- 2020년 1분기는 기간이 길어질수록 용선료가 하락하는 백워드이션(backwardation) 구조임
 - 이는 2020년 1분기의 현물운임이 고수준에 있어 향후 운임이 하락할 수 있음을 시사하는 것임



[그림 100] VLCC 수익 추이

(달러/일)



자료: 클락슨

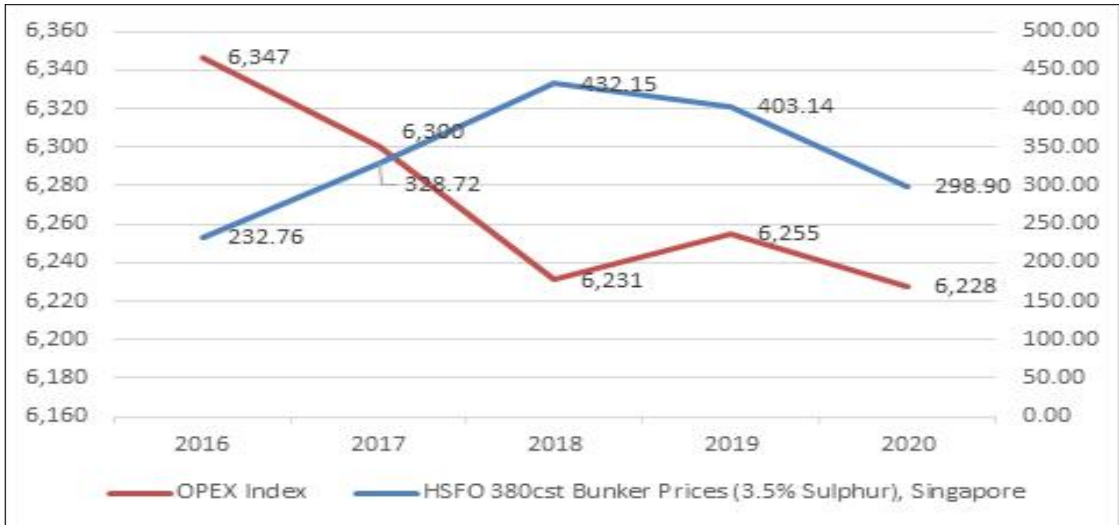
- 2020년 1분기 31만톤급 VLCC 일일 평균수익은 93,344달러로 전년 41,364달러 대비 약 2.3배 상승함
 - VLCC 통상 손익분기점은 스팟 운임 3만 달러로, 2020년 고운임이 수익 개선에 기여함
 - 3월초 원유 세계 양대 수출국인 사우디아라비아와 러시아가 시장 점유율을 놓고 경쟁함
 - 유조선 운임 폭등은 3월 9일 월요일 사우디의 국영 운송선사인 Bahri가 전주 대비 10배나 높은 운임을 지불하면서 10척의 VLCC를 성악하는 것으로부터 촉발되었음



운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 101] 고유황 C중유 가격 추이 (황 함유량 3.5%)

(달러/톤)



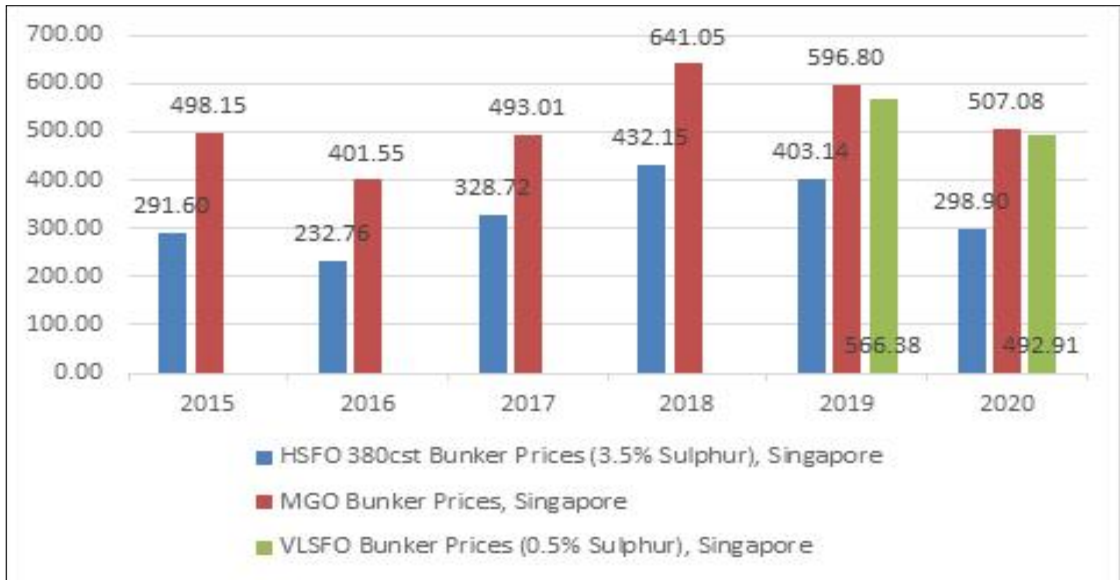
자료: 클락슨

- 2020년 1분기 고유황 C중유 평균 bunker유가는 2019년 대비 104.24 달러, 25.9% 하락했음
 - 2020년 1분기 고유황 C중유 싱가포르항 기준 bunker유가는 톤당 298.90달러를 기록함
 - 고유황 C중유 380cst는 싱가포르항 기준 2016년 톤당 평균 232.8달러, 2017년 평균 328.7달러, 2018년 평균 432.2달러, 2019년 평균 403.1달러 등을 각각 기록함



[그림 102] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)

(달러/톤)



자료: 클락슨

- 황 함유량 0.5% 이하 신유종(Low Sulphur Fuel Oil·LSFO)이 등장해 2019년 3분기부터 가격을 형성하고 있음
 - 2020년 1분기 기준 마린가스 오일(Marine Gas Oil·MGO) 톤당 507.0달러, 고유황 C중유 289.9달러, 저유황유 492.9달러임
 - LSFO 조달 가격은 전 세계 대부분의 선사들이 잠정적으로 「MGO 가격 마이너스 알파」로 합의하는 경우가 대부분임
- SOx 규제에 대응하는 LSFO 가격은 2020년 3월 16일 싱가포르항이 전일 대비 30달러 하락한 톤 당 295~298달러를 기록해 처음으로 300달러 아래로 하락했음
 - 3월 16일 싱가포르 시장의 고유황 C중유 가격은 전일 대비 27달러 하락한 톤 당 198~201달러, MGO는 전일 대비 26달러 하락한 309~319달러를 각각 기록했음
 - LSFO와 고유황 C중유의 가격차는 97달러가 되며, 이는 2020년 1월 초의 가격차 300달러 이상으로부터 큰 폭 축소된 것임



[표 6] 선박연료유 가격 추이

(달러/톤)

	고유황유 380cst (3.5% Sulphur), 싱가포르	고유황유 380cst (3.5% Sulphur), 부산	저유황유 (0.5% Sulphur), 싱가포르	저유황유 (0.5% Sulphur), 부산
2020. 01. 03	374.00	400.75	722.75	691.25
2020. 01. 10	388.00	422.00	726.25	693.25
2020. 01. 17	359.50	426.00	659.50	677.00
2020. 01. 24	366.25	426.50	627.25	650.50
2020. 01. 31	343.00	400.75	581.00	599.00
2020. 02. 07	325.75	389.50	546.75	562.00
2020. 02. 14	320.25	384.75	517.00	551.25
2020. 02. 21	323.25	387.25	507.50	543.00
2020. 02. 28	290.75	371.75	440.75	457.50
2020. 03. 06	292.50	361.25	436.75	450.00
2020. 03. 13	202.50	284.00	331.75	350.25
2020. 03. 20	181.00	268.00	268.25	286.25
2020. 03. 27	186.25	269.30	262.50	270.25

자료: 클락슨



운임시장동향 : FFA 시장

[표 7] 중동-중국 FFA

(World Scale, WS)

TD3C(270,000mt ME Gulf to China)		
Route	Period	Value (WS)
TD3C		207.00
TD3+1_M	Apr (20)	145.178
TD3+2_M	May (20)	112.740
TD3+3_M	Jun (20)	83.489
TD3+4_M	Jul (20)	66.575
TD3+5_M	Aug (20)	61.251
TD3+1Q	Q2 (20)	70.438
TD3+2Q	Q3 (20)	71.461
TD3+3Q	Q4 (20)	No Data

주: 3월 31일 기준

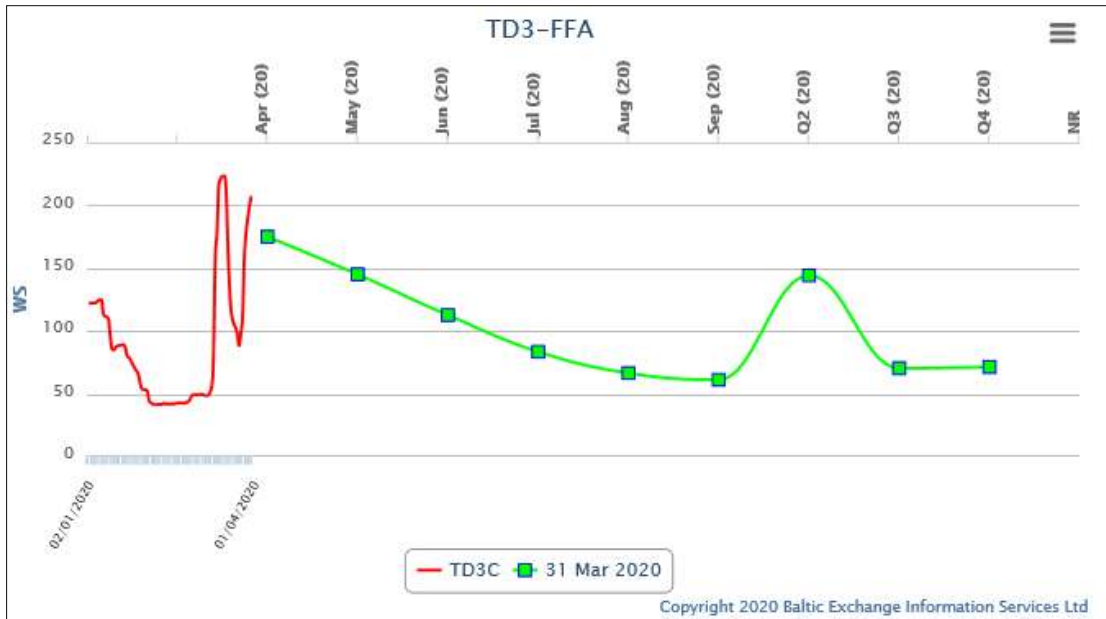
자료: 볼틱거래소(Baltic Exchange)

- FFA(Forward Freight Agreement) 가격은 2020년 연중 원유선 운임이 하락할 수 있음을 시사함
 - 2020년 2분기 평균 FFA WS는 70.4, 3분기는 71.5로 3월 31일 현물운임인 207.00 대비 약 33% 수준에 불과함
 - 3월 6일 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국과 비회원국의 협조 감산 교섭이 결렬됨에 따라 사우디가 4월에 20% 이상의 증산을 실시할 계획임을 발표함
 - 2020년 수송 수요가 안정화 되면 폭등했던 운임이 하락할 수 있음



[그림 103] 중동-중국 원유선 FFA

(World Scale, WS)



주: 3월 31일 기준
 자료: 볼틱해운거래소



수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 8] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만배럴/일, %)

구 분		2019	2020				2020	2020~2019
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	99.67	97.58	98.20	101.25	101.85	99.73	0.06 (0.06%)
	OECD	47.91	47.27	46.39	48.41	48.29	47.59	-0.31 (-0.65%)
	Non-OECD	51.76	50.31	51.81	52.84	53.56	52.14	0.38 (0.73%)
공급량	Non-OPEC	64.97	66.44	66.46	66.74	67.30	66.74	1.76 (2.71%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 3. 11.

- 2020년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 전년 대비 일일 176만 배럴, 2.71% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 6만 배럴, 0.06% 증가할 것으로 전망됨
 - 원유 공급·수요 모두 전년 대비 증가하면서 원유 거래 활성화가 예상됨
 - OPEC 등 석유시장 관계자에 따르면 2020년 1분기에 사우디아라비아의 증산, 유가 급락 등으로 원유 거래가 활성화 되고 있으며, 이는 유조선 시황 상승에 플러스(+) 영향을 미치고 있음
 - OPEC 등은 3월초 비엔나에서 이틀 동안 회의를 개최했음에도 불구하고 러시아 측의 강력한 반발로 오는 4월부터 9개월 동안 일일 150만 배럴 공급을 감축하는 합의에 도달하지 못했음
 - 이는 일일 170만 배럴 공급을 감축했던 기존 합의가 예정대로 3월 31일에 만료된다는 것을 의미하며, 사우디아라비아, 러시아 등은 4월부터 증산을 시작함



[표 9] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천배럴/일)

구분	2018	2019	2020 Dec19	2020 Jan20	2020 Feb20	Feb/Jan
알제리	1,018	1,023	1,021	1,011	1,009	-2
앙골라	1,473	1,377	1,424	1,318	1,345	-27
콩고	323	332	301	312	300	-12
적도기니	120	110	121	130	126	-4
가봉	193	218	217	220	205	-15
이란	-	-	-	-	-	-
이라크	4,410	4,576	4,535	4,470	4,500	30
쿠웨이트	2,737	2,678	2,711	2,660	2,665	5
리비아	-	-	-	-	-	-
나이지리아	1,602	1,727	1,659	1,739	1,742	4
사우디아라비아	10,317	9,808	9,594	9,748	9,784	36
아랍에미리트	3,008	3,058	3,040	2,990	2,990	0
베네수엘라	1,510	1,013	907	882	865	-17
Total Opec	26,711	25,920	25,530	25,480	25,531	51

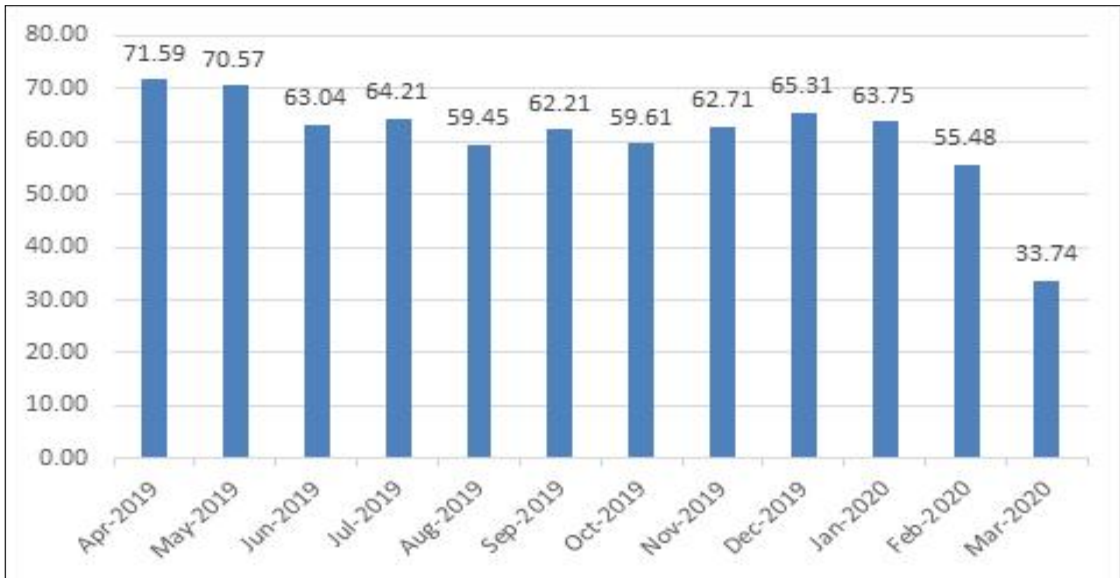
주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 3. 11.

- 2월 20일 기준 OPEC 회원국들의 2020년 원유 공급 전망치는 2,553만 배럴로 이는 2019년 2,592만 배럴 대비 일일 39만 배럴, 1.5% 감소한 것임
 - 2020년 2월 원유 공급 2,553만 배럴 전망치는 1월 전망치 2,548만 배럴 대비 일일 51만 배럴, 2.0% 증가한 것임
 - 3월 6일 OPEC 회원국과 비회원국의 협조 감산 교섭이 결렬된 이후 증산이 이루어지고 있으며, 증산이 반영된 OPEC 전망치는 아직 공표되기 이전임



[그림 104] 2019년 유가 추이(Brent Crude Oil)

(\$/배럴)



자료: 클락슨

- OPEC 감산 교섭 결렬로 유가는 2020년 3월 급락해 브렌트유는 배럴당 33.74달러를 기록했음
 - 이는 브렌트유의 2월 평균 가격인 배럴당 55.48달러 대비 21.69달러, 39.1% 급락한 것임
 - OPEC 가맹국과 러시아 등의 비회원국간의 감산 협정 결렬을 배경으로 OPEC의 사우디아라비아와 비회원국인 러시아 등이 생산을 증대하면서 유가가 하락한 것이 원인임
 - 알렉산더 노바크(Alexander Novak) 러시아 에너지 상무부는 "협상 결렬로 4월 1일부터 모든 OPEC 국가들은 감산 의무를 지지 않는다"고 언급했음



[표 10] 2020년 1분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴/일)

구 분		2017	2018	2019	2019				2020
					1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
석유제품 공급량	Total World	80.45	81.62	81.80	81.22	80.59	83.03	82.17	80.35
	Total OECD	38.33	38.21	37.69	37.45	37.34	38.53	37.27	37.10
	OECD Americas	19.10	19.31	18.96	18.36	19.07	19.55	18.85	18.55
	OECD Europe	12.41	12.15	12.17	12.22	11.82	12.44	12.02	11.98
	OECD Asia Pacific	6.82	6.74	6.57	6.87	6.45	6.54	6.40	6.57
	Total Non-OECD	42.12	43.41	44.11	43.77	43.25	44.51	44.89	43.25
	China	11.35	12.03	12.98	12.62	12.66	12.95	13.68	12.12
	Russia	5.59	5.72	5.70	5.71	5.38	5.89	5.83	5.74
	Others	25.18	25.66	25.43	25.44	25.21	25.67	25.38	25.39

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 3. 11.

● 2020년 1분기 세계 석유제품 공급량은 4분기 일일 8,035만 배럴임

- 이는 2019년 일일 8,180만 배럴 대비 일일 145만 배럴, 1.8% 감소한 것임
- OECD는 2020년 1분기 일일 3,710만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,855만 배럴, OECD Europe 일일 1,198만 배럴, OECD Asia Pacific 657만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2020년 1분기 일일 4,325만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,212만 배럴, 러시아 일일 574만 배럴, 기타 2,539만 배럴로 구성됨



[표 11] 미국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/일)

구분	2017	2018	Change 2018/17	2019	Change 2019/18	2020	Change 2020/19
Tight Crude	4.96	6.52	1.55	7.70	1.19	8.32	0.62
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	0.08	1.89	0.13	1.99	0.11
Conventional crude oil	2.71	2.72	0.01	2.65	-0.07	2.58	-0.07
Unconventional NGLs	3.02	3.60	0.57	4.01	0.43	4.25	0.24
Conventional NGLs	0.76	0.77	0.01	0.80	0.01	0.79	-0.01
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	0.08	1.36	0.01	1.37	0.01
US total supply	14.40	16.71	2.31	18.40	1.69	19.30	0.90

주: 2019 = 실적(Estimate), 2020 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 3. 11.

- 2017~2019년의 기간 중 미국 원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 2020년은 전년 대비 일일 90만 배럴 증산 전망
 - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,671만 배럴, 2019년 일일 1,840만 배럴을 생산했음
 - 2020년 Tight Crude 832만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,930만 배럴로 전망됨
 - OPEC(Oil Market Report, 2020. 3)에 따르면 2020년 국제유가가 30달러 이하로 유지될 경우 미국은 셰일 포함 원유 생산 가동률을 낮출 수 있음
 - 미국발 셰일 수출 감소는 톤마일을 감소시켜서 원유 운송 수요를 실질적으로 줄이는 효과가 발생함



[표 12] 개도국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/일)

구분	1Q	2Q	3Q	4Q	연평균	전년대비 증감
2018	13.44	13.51	13.39	13.51	13.46	0.07
2019	13.41	13.44	13.60	13.83	13.57	0.11
2020	13.78	13.80	13.82	13.98	13.85	0.27

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 3. 11.

- 인도와 말레이시아 등 개도국 산유국들의 2020년 일일 원유 생산량은 1,385만 배럴로 전망되며, 이는 전년 대비 일일 280만 배럴, 2.0% 증가한 것임
 - 2017년 일일 1,346만 배럴, 2018년 1,357만 배럴, 2019년 1,385만 배럴을 생산했음
 - 2020년 일일 1분기 1,378만 배럴, 2분기 1,380만 배럴, 3분기 1,382만 배럴, 4분기 1,385만 배럴로 각각 전망됨
 - 2018-2020년 3년간 개도국 산유국들의 원유 생산량은 계속적으로 증가할 것으로 전망됨

[표 13] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤·마일, %)

구 분		2017	2018	2019	2020 (전망치)
클락슨	원유 해상물동량	2,004 (3.4)	2,014 (0.5)	1,999 (-0.7)	2,027 (1.4)
	원유 톤마일	10,180 (5.8)	10,477 (2.9)	10,620 (1.4)	10,935 (3.0)
	석유제품 해상물동량	1,074 (1.2)	1,032 (-3.9)	1,064 (3.1)	1,088 (2.3)
	석유제품 톤마일	3,084 (1.9)	3,063 (-0.7)	3,178 (3.8)	3,244 (2.0)

자료: 클락슨



- 2020년 원유 해상물동량은 20억 2,700만 톤으로 전망되며, 이는 전년 19억 9,900만 톤 대비 1.4% 증가한 것임
 - 2020년 원유 해상톤마일은 10조 9,350만 톤마일로 전망되며, 이는 전년 10조 6,200만 톤마일 대비 3.0% 증가한 것임
 - 2020년 석유제품 해상물동량은 10억 8,800만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 6,400만 톤 대비 2.3% 증가한 것임
 - 2020년 석유제품 해상톤마일은 32조 4,400만 톤마일로 전망되며, 이는 전년 31조 7,800만 톤마일 대비 2.0% 증가한 것임
-



공급시장동향 : 선대현황

[표 14] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	651	698	735	741	804	-	-
VLCC 선복량	200.27	214.69	226.05	228.38	248.01	258.14	263.19

주: 2016~2019 = 실적(Estimate), 2020~2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 선복량은 741척, 2억 2,838만DWT이며, 2020년 804척, 2억 4,801만 DWT로 전망됨
 - 2020년에 전년 대비 63척, 1,963만 톤의 VLCC 선복량 증가가 전망됨
 - VLCC 선복량은 2021년에 2억 5,814만 톤, 2022년 2억 6,319만 톤으로 각각 전망됨

[표 15] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

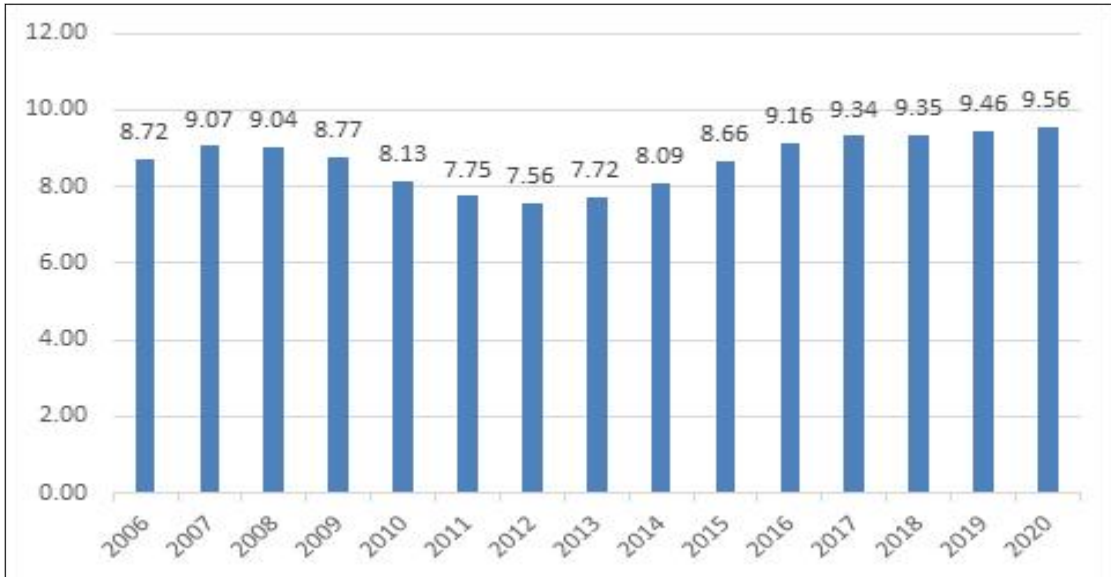
구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020 1분기
VLCC 척수	20	47	50	39	68	13
VLCC 선복량	6.23	14.33	15.23	12.13	21.06	3.95

자료: 클락슨

- 2020년 1분기 VLCC 총 13척, 395만 DWT의 선박이 인도 된 것으로 추정됨
 - 2019년 전체 기간 중에는 68척, 2,106만 DWT의 선박이 인도되었음
 - 코로나 바이러스 확산으로 선박 인도가 연기된 상태여서 올해 VLCC 인도량이 줄어들면서 선복 수급이 긴축 될 가능성이 있음



[그림 105] VLCC 평균선령 추이



자료: 클락슨

- 2020년 1분기 기준 VLCC 평균 선령은 9.56년으로 건전한 선령구조를 유지하고 있음
 - 클락슨에 따르면 2019년 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 21.17년임
 - 추후 노후선박 해체를 통한 공급조절 발생시 선박 수급 완화가 예상되지만, VLCC 선대는 젊은 선령 비중이 높아 해체량이 높지 않음
 - 클락슨에 따르면 2020년 1분기에 VLCC 해체량은 2척, 613,796DWT이 발생했음



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 16] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

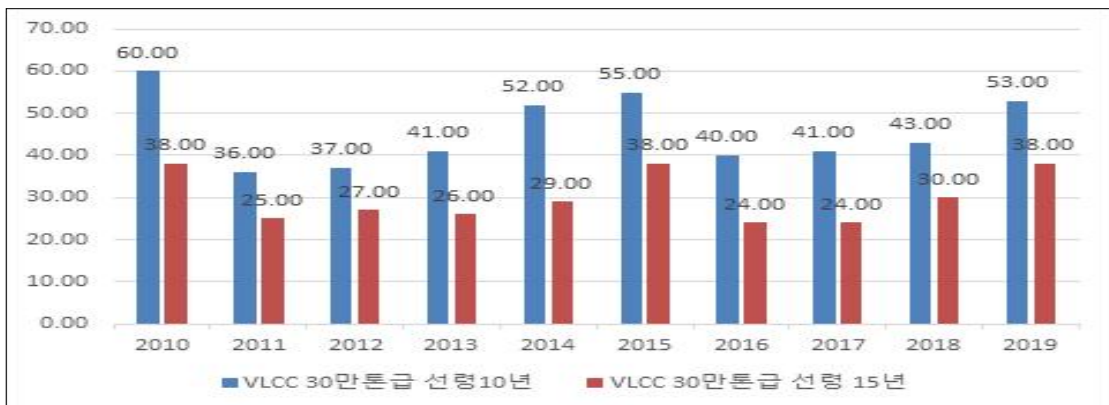
구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 척수	84	133	96	101	109	70
VLCC 선복량	25.69	40.62	29.43	31.37	33.65	21.44

자료: 클락슨

- 2020년 연간 VLCC 발주량은 70척, 2,144만DWT로 전망되며, 이는 2019년 109척, 3,365만DWT 대비 39척, 35.8% 감소한 것임
 - 2020년 인도가 대부분인 2018년 VLCC 발주량은 101척, 3,137만 DWT로, 당해년은 2년 만에 연간 발주량이 다시 3,000만 DWT를 넘어선 해였음
 - 2018년 발주된 101척의 2020년 인도는 시황 하락요인이 될 수 있지만 코로나 바이러스 확산으로 인도 지연이 발생할 가능성이 있음

[그림 106] VLCC 중고선 가격 추이

(척수, 백만달러)



자료: 클락슨

- 2019년 4분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균가격은 선령 10년이 5,300만 달러, 선령 15년이 3,800만 달러임
 - 이는 2018년 대비 VLCC 선령 10년이 1,000만 달러, 선령 15년이 800만 달러 각각 상승한 것으로, 중고선가 상승은 해체 지연을 유인할 수 있음



[표 17] Tanker 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020년 1분기
전체 유조선 중고선 매매 척수	217	279	335	389	93
전체 유조선 중고선 매매 선복량	18.35	27.83	31.83	35.19	12.00
VLCC 중고선 매매 척수	22	43	40	47	21
VLCC 중고선 매매 선복량	6.71	13.16	12.35	14.57	6.08

자료: 클락슨

● 2020년 1분기 유조선 중고선 매매는 93척의 높은 실적을 기록

- 감산교섭 결렬 및 유가 폭락 등의 외부 요인으로 유조선 운임 상승 폭이 예상을 넘어섰으며, 이에 따라 유조선 중고선 매매 활성화
- 특히 VLCC 선형의 중고선 매매가 활발히 이루어졌음

[표 18] Tanker 해체 실적 및 전망

(백만DWT)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	합계
2015	0.9	0.6	0.3	-	0.5	2.4
2016	1.1	0.1	0.6	0.1	0.6	2.5
2017	1.3	0.5	3.5	1.9	3.9	11.1
2018	2.2	0.8	4.8	3.3	9.2	20.3
2019	0.1	0.4	0.6	0.9	2.3	5.5
2020	0.2	0.7	4.3	3.4	6.6	16.8

주: 2015~2018 = 실적(Estimate), 2019~2020 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨



- 2019년 유조선 해체는 550만 DWT 발생, 2020년 유조선 해체는 1,680만 DWT로 추정되어 전년 대비 3.1배 규모의 해체가 발생할 것으로 전망됨
 - 2020년 VLCC 선박해체는 660만 DWT로 전망되어 2019년 230만 DWT 대비 2.9배 증가 예상
 - 2020년 선박 해체량이 어느 규모가 될지에 따라 선박 공급량이 결정될 것이므로 해체 동향에 주목할 필요 있음

[표 19] 스크랩 유조선 평균 선령

(년)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2015	26.8	21.8	23.1	-	24.1	25.6
2016	27.7	20.8	25.1	25.8	18.6	26.6
2017	27.0	24.8	21.4	22.2	21.9	23.7
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	26.3	-	23.2	19.7	21.2	18.0

주: 2020년 자료는 아직 미공개임
자료: 클락슨

- 2019년 선박해체 유조선의 평균선령은 18.0년으로 2018년 22.5년 대비 4.5년 감소했음
 - 2019년에 선박해체 된 VLCC 평균선령은 21.2년으로 전년도 VLCC 평균선령 19.2년 대비 2.0년이 증가했음
 - 유조선 전체적으로는 해체 시기가 빨라지는 반면 VLCC급은 해체가 더 늦어지고 있음



주요뉴스

● 원유 증산으로 160척의 VLCC가 추가 소요될 것으로 추정

- 노르웨이 유조선 선주사인 헌터그룹(Hunter Group)은 원유 증산에 대처하기 위해 향후 2년간 160척의 신규 VLCC가 필요할 것이라고 언급했음
- 현재 전 세계 조선소에서 60척 미만의 VLCC가 건조되고 있으며, 향후 대규모의 선박 부족 현상이 발생해 유조선 운임이 상승할 가능성이 있는 것으로 전망됨
- 또한 현존하는 800여 척의 VLCC 중 약 100척의 VLCC가 고령으로 인해 2022년까지 스크랩 될 가능성이 있는데 이는 전체 VLCC 선대 중 12.5%에 해당함
- 2020년에는 VLCC 약 100척이 스크러버 탑재를 위해 45일 정도 조선소에 입거해 유조선 시장에서 이탈하게 되는데 스크랩과 마찬가지로 조선소 입거도 선박량을 완화시켜 시장을 상승시킬 가능성이 있음
- 한편 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 러시아 등 비회원국간의 감산 협정 결렬을 배경으로 사우디아라비아, 러시아 등이 원유 증산을 결정하였음
- 이러한 증산을 배경으로 헌터그룹은 중동에서 일일 2백만 배럴의 원유 생산량 증가가 이루어지고 130척의 VLCC가 추가 소요 될 것이라고 예측했음
- 계측은 과거 원유 생산이 일일 50만 배럴 증가했을 때 28척의 유조선이 추가 소요됐던 경험을 근거로 이루어진 것임
- 중남미에서는 일일 50만 배럴 생산량이 증가할 것으로 예상되므로, 약 30척이 더 소요 될 것으로 예측됨
- 헌터그룹 운용선대를 분석 시 선박보험료를 포함한 VLCC 한척 당 운용비(operating expenses)는 2019년 일일 6,240달러를 기록하였음
- 헌터그룹은 2019년 유조선 시장 호황을 바탕으로 VLCC 한척 당 일일 23,255달러의 수익을 얻었음
- 헌터그룹은 코로나 바이러스가 효과적으로 통제되고 있으며, 중국의 경기부양 공약이 시행되면 유조선 등 해운 시장이 점진적으로 개선될 것이라고 전망하고 있음

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/god-must-be-a-shipowner-as-rising-demand-means-160-more-vlccs-needed/2-1-769825?fbclid=IwAR1HeF83F78euUdeBwh5DEwhi4FNJrPIOGLTtOqx0LTNACIK5hcTOuACyls> (로그인 필요)



- VLCC 스팟운임 전일 대비 2.5배 상승한 18만 달러. 유조선 시황 초 급등세
 - 대형 유조선(Very Large Crude Carrier) 시황이 급등하고 있음
 - 3월 11일 기준 중동-중국 항로 스팟운임은 전일 대비 2.5배 증가한 일일 18만 달러에 이르렀으며, 이는 손익분기점 3만 달러의 6배 이상 고수준임
 - 유조선 시황은 현재 사우디아라비아의 증산, 유가 급락 등으로 선박 수배가 활발해지면서 선주 우위의 시황으로 전개되고 있음
 - 사우디 국영석유회사 Saudi Aramco를 주주로 둔 한국 S-Oil이 WS 90으로, 중동-한국 항로에서 일거에 2척을 성약하는 등 정치적 움직임도 눈에 띄고 있음
 - 3월 11일 거래를 기록한 런던 마켓 리포트에 따르면, 중국의 석유화학 기업(기업명 비공개)이 중동발 중국착 항로에서 3월 28-30일에 'DHTOPAL(2012년 준공, 27만톤)'을 WS 기준 전일대비 72.5포인트 상승한 155, 용선료 환산 시 전일 대비 2.5배 상승한 일일 18만 3,000 달러로 수배하는 성약이 보고되었음
 - 이로써 3월 12일 이후 진행되는 중동-중국 항로의 원유선 거래는 동 WS 155가 기준이 되며, 이 이상의 WS가 아니면 선박을 수배하기가 불가능함
 - 전술한 바와 같이 동 런던 리포트에는 한국 S-Oil이 중동-한국 항로에서 일거에 2척을 WS 90으로 수배한 성약이 보고되었는데, 동 리포트는 "통상 S-Oil의 원유 조달 페이스는 한 달에 많아야 5~6척으로, 하루에 2척은 이례적인 것이고 너무 많다"라고 지적했음
 - 동 리포트는 "S-Oil의 대주주는 다름 아닌 사우디아라비아 정부이다. 아마도 사우디아라비아 측으로부터 적극적으로 사우디산 원유를 조달하라는 지시를 받지 않았겠느냐. 정치적 움직임이 두드러지고 있다"고 분석했음
 - 또한 동 리포트에 따르면 미국의 석유·에너지 생산기업인 Koch Industries도 중동-한국 항로에서 1척을 기용했으며, 동선을 감안할 때 동 선박도 최종적으로 S-Oil의 정유소로 향할 것으로 분석됨
 - 사우디 국영 선사 Bahri도 중동 라스타누라(Ras Tanura)-홍해 항로에서 VLCC 1척을 WS 135로 용선했으며, 3월 10일의 사우디 증산 발표 이후 Bahri는 이미 십여 척을 스팟 용선시장에서 조달해 사우디산 원유 수송에 할당하고 있음
 - Bahri 관계자에 따르면 라스타누라-홍해 항로는 편도 9일 정도가 소요되어, 하역·선적까지 포함해 약 20일이면 중동(라스타누라 등)으로 복귀할 수 있음
 - 이번에 용선된 십여 척은 당분간 스팟 용선시장에서 반복적으로 사우디산 원유 수송에 투입 될 가능성이 있으며, 이 경우 선박량 부족으로 유조선 시황은 더욱 상승할 수 있음
 - 서아프리카-국동 항로도 WS 130, 용선료 환산시 일일 14만 달러를 기록해 급등세를



보이고 있으며, 멕시코 동안-인도 항로의 기간 계약물 운임 총액은 1,250만 달러(약 125억 원)로 지역을 막론하고 VLCC 시황은 급등하고 있음

- 3월 6일 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국과 비회원국의 감산 교섭이 결렬됨에 따라 사우디는 4월에 20% 이상의 증산을 실시할 계획이 있음을 발표했으며, 이로써 월 30척분의 VLCC 수송 수요가 창출되게 되었음
- 유가도 급락하면서 원유 사전 저장을 시도하는 해상 비축 기운도 높아졌는데, 앞으로도 VLCC 시황 급등이 계속될 경우 선주들은 VLCC를 해상 비축용 대신 용선시장에 투입하는 게 이익임
- 요컨대 VLCC 스팟운임이 추가 상승하여 일정 구간을 돌파하는 등 시황 상승이 계속 되면, 선주가 트레이더(trader) 등으로 부터의 해상 비축 오더를 거절하는 사안이 나올 가능성이 있음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116896> (로그인 필요)

● **선박 연료유 가격 급락. 선사 1-3월 상정 가격의 절반 수준까지 하락해 선사수익 상승 요인**

- 선박용 연료유(벙커유) 가격이 급락해 세계 주요 선사들의 1-3월 상정 가격의 반값 가까운 수준까지 하락했음
- 3월 11일 싱가포르항 기준 저유황 중유(Very Low-Sulphur Fuel Oil·VLSFO) 가격은 톤 당 320~330달러로 1주일 만에 약 100달러 하락함
- 연초 싱가포르항 VLSFO 가격이 700달러를 초과한 것에 비하면 절반 이상 하락한 것으로, 연초 싱가포르항 기준 고유황 C중유의 가격이 350달러 전후를 기록했기 때문에 약 두 달 만에 VLSFO 가격이 기존 고유황유 가격 수준으로 하락한 것임
- 이는 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 러시아 등의 비회원국간의 감산 협정 결렬을 배경으로 OPEC의 사우디아라비아와 비회원국인 러시아 등이 생산을 증대하면서 유가가 하락한 것이 원인임
- 다만 세계 주요 선사들은 매분기 초 선박 연료유 공급업체와 3개월분 정도의 공급 계약을 체결하기 때문에 선사들의 1분기 실적으로의 영향은 한정적일 것으로 평가됨
- 4월 이후에도 유가 하락이 계속 되면 2분기 이후의 수익 상승 요인이 될 수 있음
- 선박 연료유 가격 하락은 코로나 바이러스로 인해 해상 물동량이 둔화되어 감선·감편을 늘리고 있는 선사들의 시황 악화 요인을 상쇄시키는 시황 개선 요인이 될 수 있음
- NYK와 MOL의 경우 1월말에 1~3월 VLSFO 가격을 톤당 600~610달러로 상정한 바



있으며, EU 주요 선사들도 유사한 가격대로 선박 연료유 가격을 상정했었음

- 선박용 연료유 가격 변동에 따른 이익 감응도는 톤 당 1달러 변동 시 NYK는 400만 엔(원화 약 4,000만 원), MOL은 1,000만 엔(원화 약 1억 원)으로 계측하고 있음
- 요컨대 선박용 연료유 가격이 톤 당 1달러 하락 시 세계 주요 선사들은 선박 연비에 따라 톤 당 400만 엔~1천만 엔 가까이 이익이 증가할 것으로 평가됨
- 1월 1일부터 3월 10일까지의 VLSFO 가격 평균은 570달러로, 3월 11일의 VLSFO 가격인 320~330달러 적용 시 NYK의 1~3월 이익 상승효과는 1억 엔~4억 엔(약 10억 원~40억 원) 규모로 추정됨

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116852> (로그인 필요)

● OPEC+ 협정 체결 무산은 유조선 선주에게 이익을 가져올 것으로 전망

- 3월 6일 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC)와 러시아 등 기타 산유국들 간의 공급 삭감 협정 체결이 불발됨으로써, 유조선 시장 관계자들은 앞으로 몇 달 동안 유조선 수익이 일정 수준 이상 유지될 것이라고 분석했음
- 공급 삭감 협정 체결이 불발되자 세계 최대 석유 생산국 24개국으로 구성되는 오펙 플러스(OPEC+)의 선물거래가 둔화되었으며, 원유선물가격은 2017년 7월 이후 최저치로 하락했음
- 감산 협정 체결 불발은 선박 벙커유 비용을 낮추어 선주·선사들에게 더 높은 비용 절감 기회를 가져다 줄 것으로 예상됨
- 프랑스 해운중계회사인 BRS는 TradeWinds와의 인터뷰에서 "감산 협정 체결 불발은 유조선 시장 상승에 긍정적인 영향을 줄 것"이라고 언급했음
- 이는 일일 170만 배럴 공급을 감축했던 기존의 합의가 예정대로 3월 31일에 만료된다는 것을 의미함
- Alexander Novak 러시아 에너지장관은 "협정 체결 불발로 4월 1일부터 모든 OPEC+ 국가들은 감산 의무를 지지 않는다"고 언급했음
- 협정 체결 불발은 석유시장에서 큰 폭의 가격하락을 촉발시켰는데, 1개월 브렌트유 선물(Brent Crude Futures)은 전일 대비 10% 하락한 45.2달러를 기록했음
- 이번 OPEC+ 회의는 세계 최대 해상 원유 수입국인 중국에서 코로나 바이러스가 발생하면서 향후 원유 소비가 감소할 우려를 배경으로 개최된 바 있음
- Bloomberg 데이터에 따르면 2월 중국의 원유 수입량은 일일 830만 배럴로 전월대비 13% 감소했으며, 이는 14개월 만에 최저치를 기록한 것임
- 코로나 바이러스가 중국에서 유럽, 미주, 중동 등으로 확산되면서 유조선 시장 관계자들은



OPEC+가 공급 감소 협정을 체결 할 것으로 예상했었음

- BRS는 OPEC+ 회담의 협정 체결 불발을 2014년 연말 사우디아라비아가 생산량 감축을 거부한 것과 유사하다고 분석했으며, 당시 2015년 1분기에 OPEC 회원국들의 원유 생산이 증가한 바 있음
- 지난 10여년의 기간 중 2015년은 유조선 시황의 최전성기 중 하나였음
- 볼틱거래소에 따르면 2015년 중동-일본 항로의 VLCC 평균수익은 일일 67,800달러였으며, 당시 수에즈막스의 일일 평균수익은 44,900달러, 아프리카막스는 일일 평균수익이 37,000달러에 달했음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116852> (로그인 필요)

● 코로나 바이러스로 저유황유 가격 급락

- 에너지 관계자들은 코로나 바이러스의 경제적 영향이 광범위하게 확산됨에 따라 저유황유 (Very Low Sulfur Fuel Oil·VLSFO) 가격이 2·3월 최근 두 달간 계속적으로 하락하고 있다고 언급했음
- 선박 벙커유 컨설턴트인 BLUE Insight는 VLSFO에 대해 "적어도 한 달에서 두 달 동안은 가격이 더욱 싸질 것"이라고 전망함
- Sea-Intelligence의 추정에 따르면 코로나 바이러스의 여파로 물동량이 급감하면서 전 세계 컨테이너 시장에서 매주 3억 달러(약 3천억 원)에서 3억 5천만 달러(약 3천 5백억 원)의 손실이 발생하고 있는데 저유황유 가격 하락은 컨테이너 선사들의 비용 절감에 도움이 될 수 있음
- VLSFO 가격 하락으로 선사들이 벙커유 할증료를 적용하는데 1개월에서 2개월 정도 지연이 발생하고 있으며, 이를 통해 화주들도 낮은 운임을 통해 이득을 얻고 있음
- IHS Markit의 관계회사인 OPIS(Oil Price Information Service)에 따르면 3월 5일 싱가포르항의 VLSFO는 톤당 418달러로 평가되며, 이는 OPIS가 1월 8일 발표한 740달러 대비 43% 감소한 것임
- OPIS 자료에 따르면 3월 5일 로테르담항의 VLSFO는 1월 초에 비해 33% 하락한 392.5달러에 거래되었으며, 3월 5일 뉴욕의 VLSFO 가격은 지난 두 달 동안 28% 하락한 462.5달러를 기록했음
- "화물 운송 수요가 감소하고 있으며, 컨테이너선, 건화물선, 유조선 및 공장 가동 중단으로 생산량이 둔화되고 있는 자동차 운반선까지 전 선종을 망라하고 유류 선박이 늘어 저유황유 사용 규모가 감소하고 있다" (IHS Markit)
- IHS Markit의 선박 추적 자료에 따르면 코로나 바이러스로 선적 활동이 현저하게 둔화되었는데, 동 자료에 따르면 2020년 전 세계 선박의 벙커유 수요는 전년 대비 최소 2%



감소했고 특히 컨테이너 운송 부문의 경우 6% 감소를 기록했음

- IHS Markit은 바이러스가 전 세계 석유 수요에 미치는 영향을 극명하게 표현했는데, 동사는 브리핑에서 "2020년 1분기 세계 석유 수요는 2009년 금융위기 당시 하락폭을 훨씬 웃도는 사상 최대 규모 감소할 것으로 예상된다"고 전망함
- IHS Markit은 "2월 중국 경제활동이 전례 없이 감소하고 코로나 바이러스가 중국 밖까지 확산되면서 세계 석유 수요는 1년 전보다 일일 380만 배럴 이상 줄어든 수 있다"고 전망했음
- IHS Markit은 코로나 바이러스로 수요가 열악한 상황인 반면 우리 모두가 생각했던 것보다 훨씬 더 많은 저유황 연료가 생산되고 있다고 덧붙였다

자료: https://www.joc.com/maritime-news/covid-19-adding-fuel-vlsfo-freefall_20200306.html?fbclid=IwAR1srpPHrKAe6WHGHJi-ff-ZgGvD2f4R40Ez09DsYq23jwPdOPzL3X0ghsk (로그인 필요)

● MR 일일 스팟운임 2.5만 달러로 강세. 파나마 운하의 추가요금 부과 영향 등

- MR(Medium Range)형 제품선 시황이 대서양에서 반등하고 있음
- 유럽-미국 간 석유제품 재정거래(arbitrage) 활성화와 서아프리카착 수요 증가에 의해 석유제품 움직임이 증가한 것이 반등 요인임
- 여기에 파나마 운하의 추가요금 도입, 전 세계 주요 항만에서 체선 여파로 미국 걸프 주변 선박량이 줄어든 점, 멕시코 악천후로 인해 체선이 발생한 점 등도 MR형 운임 반등에 영향을 주었음
- 미국 유조선 브로커 Charles R. Weaver에 따르면 2월 28일 시점에서 MR형 대서양 왕복(미국 걸프-유럽-미국 동안) 일일 스팟운임은 약 2만 5,000달러로 전주 대비 약 3,000달러 상승했는데 이는 MR형 채산라인을 1만 달러 가까이 웃도는 수준임
- 이번 주 들어서도 강세가 이어지고 있는데 3월 2일 제품선 운임지수는 유럽-미국 동안 월드 스케일(World Scale·WS)이 185로 이는 지난 주 대비 20포인트 상승한 것임
- 한편 3월 2일 미국 걸프-유럽 제품선 WS는 120으로 20포인트 하락했음
- 전술한 바와 같이 대서양 선박 타이트감의 원인 중 하나는 파나마 운하인데, 파나마 운하청(Panama Canal Authority·ACP)은 가뭄으로 인한 수위 저하를 이유로 2월 15일부터 추가요금을 도입했음
- 또한 ACP는 2월 15일 부터 하루 예약 수를 현 31척에서 4척 감소한 27척으로 삭감한다고 발표했는데, 미국-유럽 간 제품선 중 일부는 파나마 운하를 통항하고 있음
- ACP의 추가요금 부과로 파나마 통항시 선박 1척 당 추가비용 1만-1만 5,000달러가 발생하는데, 파나마 운하 경유 이외 장거리 노선으로의 전환이나 일일 통항 가능 척수 제한



으로 체선이 생겨 미국 걸프 주변의 선박량 감소가 발생하고 있음

- 제품선 시황은 2019년 3분기부터 금년 초까지 원유선 운임 상승의 파급이나 선박 SOx 규제 개시에 수반하는 석유제품(저유황유 등) 이동 활발화를 배경으로 상승해 왔음
- 대서양 왕복 MR형 스팟운임은 1월 중하순만 하더라도 일일 3만 5,000달러 이상을 기록하다가 2월 들어 신종 코로나 바이러스로 인한 시장 심리 악화 등으로 인해 2만 달러대 초반으로 추이하고 있었음
- 제품선 시황은 최근 2주 동안 일일 약 5,000달러 이상 상승을 기록하면서 반등하고 있음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116586> (로그인 필요)

● VLCC 운임 회복 및 저유황유-고유황유 간 가격차이 감소로 스크러버 장착 선박의 이점 축소

- 코로나 바이러스 확산 국면이 이어지는 가운데 원유 수요 증가로 VLCC 운임이 상승하고 있으며, 한편 저유황유-고유황유 간 가격 차이가 줄어들면서 스크러버 장착 선박은 이점이 줄어들고 있음
- 펀리(Fearnley)는 중동발 원유 수송 건수는 2월 133개로 전월 145개에서 감소했지만 여전히 견고한 수준이라고 언급했음
- 2월말 엔트워프, 로테르담, 암스테르담 등의 대서양 항만에서 아시아로 향하는 유조선 운임과 서아프리카발 아시아착 유조선 운임의 반등세가 두드러졌음
- 한편 2020년 2월 중동발 중국착 VLCC 원유 수송 건수는 52건으로 감소했는데, 이는 지난 5개월(2019년 9월~2020년 1월) 평균 64건 대비 큰 폭 감소한 것임
- Fearnley는 3월 2일 저유황유(Low Sulphur Fuel Oil·LSFO) 사용 유조선 기준 중동발 한국착 VLCC의 월드스케일(World Scale·WS)은 47.5로, 스팟운임 환산 시 일일 18,600달러라고 언급했음
- 한편 3월 2일 서아프리카에서 중국으로 가는 VLCC 스팟운임은 전주 대비 3% 상승한 일일 20,500달러를 기록했음
- 이러한 운임 수준은 2월초 대비 약 3분의 1 이상 운임이 하락한 것이며, 글로벌 투자은행이자 증권회사인 제프리스(Jefferies)는 2월 28일 기준 VLCC의 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 25.8% 상승한 34,625달러이며, 2월 28일 기준 수에즈막스의 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 2.5% 오른 26,858달러를 기록했다고 밝혔음
- Jefferies는 "증가 폭은 불확실하지만 아시아 원유 수입 수요는 상당히 개선될 것으로 전망되며, 또한 유조선 선박량 증가 전망치는 낮아 2020년의 남은 기간과 2021년 동안 시황



회복이 이루어질 것으로 기대한다"고 언급했음

- 중유(Heavy Fuel Oil·HFO) 가격과 IMO 2020 SOx 규정을 준수하는 LSFO 및 마린 가스오일(Marine Gas Oil·MGO) 간의 가격차이는 좁혀지고 있는데, Fearnley는 "연초 싱가포르(Singapore)항 가격차이가 톤당 370달러, 푸자이라(Fujairah)항 가격차이가 톤당 470달러까지 벌어진 이후 2월 들어 가격차이가 큰 폭 줄었다"고 언급했음
- "현재 스프레드(spread)는 싱가포르항 HFO-MGO 간 톤당 150달러 정도, HFO-LSFO 기준으로는 톤당 130달러에 그치고 있다"(Fearnley)
- 한편 Fearnley의 애널리스트들은 "고유황유와 저유황유 간 가격차이 감소는 아시아의 저유황유 선제 확보 수요를 감소시켜 제품선 수요를 줄이고 이는 MR 등 제품선 운임을 감소시키는 방향으로 영향을 줄 수 있다"고 분석했음
- 클락슨 플라투 증권(Clarksons Platou Securities)에 따르면 2월 26일 기준 스크러버 장착 VLCC 선박은 스크러버 비장착 선박 대비 평균 1만 4,100달러의 프리미엄을 기록했으며, 이는 2월초에 비해 프리미엄 규모가 30.5% 감소한 것임
- Fearnley는 선박연료유 시장에서 LSFO와 MGO가 현재 높은 시장점유율을 보이고 있지만 저유황유의 안정성이 부족하다는 우려가 확산되고 있으며, 저유황유 사용 이후 불순물 수치가 높다는 점을 감안한다면 향후 시장점유율이 감소할 수 있다고 전망함
- "한편 Ship to Ship 방식의 바지선들은 주로 LSFO에 사용되고 있기 때문에 MGO의 가용성은 부족한 상황이다"(Fearnley)
- 국제에너지기구(International Energy Agency·IEA)는 1월말 기준 싱가포르의 부유식 저장고(floating storage)에 보관된 LSFO의 양이 약 7백만 톤이라고 발표하였음
- Fearnley의 전망에 따르면 2월말 기준 싱가포르 부유식 저장고의 LSFO 비축량은 4백만 톤이며, 비축량 확보를 위해 정유공장 가동이 증가할 경우 제품선 시황 개선을 기대할 수 있음

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-rates-improving-but-fuel-spread-narrows/2-1-765128?fbclid=IwAR2c2NA-evOFw1s4Hr2L6OmTS8R-Vki9hclF5Jh5VfJt8go80bzSmLK0HYw> (로그인 필요)

● 중국산 원유 바이어, 정유공장 가동 중단으로 4월 원유 구매 삭감

- 코로나 바이러스 확산으로 인해 전 세계적으로 노크온 효과(knock-on effects)가 나타나면서 중국의 화물 수입 수요는 계속해서 줄어들고 있음
- 다행인 점은 북중국에서는 수입 수요가 회복되기 시작했다는 것임
- 중국 정유업계는 세계 원유 수요 증감에 매우 중요한 영향을 미치며, 정유량 감소는 1년 동안 최대 1억 2,000만 배럴, 즉 일일 32만 배럴의 원유 수요가 감소하는데 영향을 줄



수 있음

- 원유선을 통해 수송되는 원유를 정제해 석유제품을 만들기 때문에 석유제품 생산 감소는 즉각적으로 원유 수요에 영향을 미치는 것임
- 2월 26일 개최된 아르구스 원유 & 석유제품 포럼(Argus Crude & Refined products Forum)에 참석한 유조선 관계자들은 "2월 중국 정유공장들은 2020년 1월 대비 일일 400만 배럴의 석유제품을 덜 생산하고 있다"고 언급했음 (중국 정유공장 70곳 조사결과)
- Argus Media의 Tom Reed 부사장은 런던에서 개최된 국제석유주간 연례행사에서 "중국산 원유 구매자들은 향후 더 적은 양의 원유를 수입할 계획을 가지고 있으며, 이미 중국산 원유의 4월 구매량을 줄이고 있다"고 언급했음
- Reed 부사장은 "이번 중국 등의 정유공장 감산은 원유 수요 연간 1억 2,000만 배럴, 즉 일일 32만 배럴의 손실을 의미한다"고 설명했으며, 정유공장 감산 이외에도 다른 요인들로 인해서도 원유 수입은 감소할 수 있음
- Argus Media는 2020년 1분기 세계 원유 수요 전망치를 연초 발표한 전망치 대비 40만 bpd(barrel per day) 줄였는데, 이는 정유공장 감산과 코로나 바이러스로 인한 물동량 둔화 등이 원인임
- Argus Media의 David Fyfe 수석이코노미스트는 "코로나 바이러스는 전 세계적으로 제조업이 상당히 둔화되고 있는 바로 그 시점에 발발했다. 전 세계적으로 무역량이 감소하면서 무역 둔화 전환기에 접어든 시점에 바이러스가 발발한 것이다. 유조선 부문에서도 원유·석유제품 물동량이 감소할 우려가 있다"고 언급했음
- 한편 Reed 부사장은 산둥 지역의 원유 수입량은 지난달 1월 대비 40% 이상, 절반 수준 가까이 감소했다고 언급했는데, 산둥에는 다수의 원유 정제시설이 입지해 있으며 다수 공장들이 2월 생산중단 및 유지보수를 예정하고 있음
- 세계 최대 정유사인 시노펙(Sinopec)은 2월 평균 생산량이 1월보다 150만bpd 낮은 것으로 나타나 석유업체들 중 코로나 바이러스의 가장 큰 영향을 받은 것으로 나타났음
- 시노펙은 중국석유화공(中国石油化工)이라고 불리는 중국의 최대 규모 국영석유회사로, 중국원유 수요 감소의 직격탄을 받은 것으로 분석됨
- 또한 페트로차이나(Petrochina)는 중국 북서부에 소재한 정유회사로, 2월 들어 70만 bpd의 가동을 줄였음
- Reed 부사장은 "다행인 점은 중국 북부 시장에서 회복 조짐이 보이고 있는데, 2월말 산둥 지역에서 원유 수요는 조금씩 높아지기 시작했다"고 언급했으며, 실례로 중국 독립정유사(independent refiners)들이 2월 들어 3천만 배럴을 구입하는 등 원유 수입 수요는



회복 조짐을 보이고 있음

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131220/Chinese-buyers-cut-April-crude-purchases-as-refinery-runs-collapse> (로그인 필요)

● 코로나 바이러스 공포 확산에도 회복되고 있는 유조선 일일수익

- 코비드-19(Covid-19) 코로나 바이러스에 대한 우려는 여전히 해운시황 둔화를 야기하고 있지만 중국 등 일부 항로의 유조선 수익(earnings)은 2월 24일 상승했음
- 볼틱원유유조선지수(Baltic Dirty Tanker Index)는 2월 24일 862로 전 영업일 대비 3 포인트 하락했고, 2월 24일 TD3C(중동발 중국착) VLCC 수익은 전 영업일 대비 700달러 상승한 일일 21,151달러, TCE(US 걸프발 중국착) VLCC 수익은 전 영업일 대비 \$424 상승한 일일 \$25,804를 기록하고 있음
- 한편 2월 24일 TCE 항로에서 수에즈막스급 유조선 수익은 전 영업일 대비 375달러 상승한 일일 23,320달러를 기록했으며, 아프리카막스급 유조선 수익은 전 영업일 대비 375달러 상승한 일일 25,533달러를 기록했음
- 글로벌 투자 은행이자 기관 증권 회사인 Jefferies는 선박 연료유의 가격 하락이 현재 유조선 수익 상승을 주도하고 있다고 분석했음
- Jefferies는 "같은 운임을 얻더라도 선박 연료유 가격이 하락하면 화물을 이동시키기 위한 단위당 비용이 덜 든다"고 언급했음
- Deutsche Bank도 코로나 바이러스가 새로운 국가로 확산된다는 소식에 유조선 운임이 2월 들어 하락했지만 유조선 운임은 2월말 들어 반등하고 있다고 언급했음
- VLCC 스팟운임은 2월 24일 지난주(2월 21일) 대비 7% 오른 일일 26,600달러를 기록하며 회복세를 보이고 있음
- Deutsche Bank는 "VLCC 톤수가 줄어들기 시작했는데, 선박량 감소는 단기 스팟운임 상승에 긍정적 신호"라고 언급했음

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/tanker-rates-tick-upward-even-as-coronavirus-fears-persist/2-1-761621?fbclid=IwAR153E1wlqDWWjFjHyBsbJWJONH1LpQXN33nqXE31D4B-0mKyg0fxwh2dWk> (로그인 필요)



보고서 집필 내역 I

고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4637

최건우 전문연구원
ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

황수진 전문연구원
zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

안영균 전문연구원
ahnysg@kmi.re.kr | 051-797-4643

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4609